

PROJET DE L'A16

RÉUNION À MAFFLIERS

VENDREDI 9 NOVEMBRE 2007

Introduction.....	2
Atelier N°1 : Réaménagement de la Croix Verte.....	4
Atelier N°2 : Requalification de la RN1.....	20
Atelier N°3 : Insertion paysagère des différents tracés.....	40

INTRODUCTION

MME CLAUDE BREVAN, PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC : Je vous demande de bien vouloir vous installer, en essayant de vous resserrer en fonction des ateliers.

Manifestement, nous sommes un peu débordés. Cette réunion était prévue en ateliers. On avait demandé lors des deux dernières réunions que les personnes s'inscrivent dans les ateliers, et tout le monde ne l'a semble-t-il pas su, notamment sur l'atelier relatif au réaménagement de la RN1, il y avait 8 inscriptions or, près de 50 personnes veulent participer. Ce n'est donc pas du tout évident à gérer.

Je tiens à préciser que ces ateliers ne sont qu'une partie de cette réunion. Ensuite, nous allons tous nous retrouver en séance plénière pour pouvoir travailler ensemble. Chacun des membres de la Commission qui a assisté à l'un des ateliers restituera ce qui aurait été dit. Nous prendrons le temps nécessaire pour que ceux qui n'ont pas pu assister à tel ou tel atelier puissent s'exprimer sur les sujets qu'ils jugeront insuffisants ou insuffisamment traités, ou qui n'auront pas pu s'exprimer ou qui n'auront pas entendu ce qu'ils souhaitent entendre.

Nous travaillons dans des conditions particulières. Nous sommes ravis que vous soyez aussi nombreux, et je dois dire que nous ne l'avions pas prévu. C'est probablement l'une des réunions où il y a le plus de monde. Nous sommes désolés que l'organisation soit un peu cafouilleuse.

On vous demande vous asseoir, et rassurez-vous ceux qui n'ont pas pu parler sur tel ou tel sujet, et qui auraient été conduits un peu autoritairement dans tel ou tel atelier auront l'occasion de le faire tout à l'heure.

Je vous remercie, nous allons commencer tout de suite. Cette salle regroupe deux ateliers, ce sera un peu difficile. Il faudra adopter une certaine discipline pour que les ateliers arrivent à fonctionner ensemble sans trop se gêner.

Je le redirai tout à l'heure, de nombreuses personnes n'ont pas assisté aux premières réunions, ce qui est un peu nouveau, car habituellement, il y avait environ un quart de l'assistance nouvelle à chaque fois et les trois quarts restants avaient déjà assisté aux réunions précédentes.

Il faut que vous sachiez que ce ne sont pas des réunions de décisions. Ce sont des réunions destinées à ce que les gens s'expriment et s'informent ; c'est très important.

Ce n'est pas dans un atelier qu'on décidera que telle ou telle chose se fera de telle ou telle façon. Cela ne relève ni de l'objet du débat public, ni a fortiori de l'objet de réunion plus restreinte. N'ayez pas de crainte, il n'y aura pas de décision qui sera prise sans que tout cela ait été préalablement débattu.

D'ailleurs, la décision ne revient pas à la Commission, mais au Ministre in fine.

Je vous remercie.

ATELIER N°1 : RÉAMÉNAGEMENT DE LA CROIX VERTE

RAPPORTEUR : PIERRE-GÉRARD MERLETTE, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

ANIMATEUR : OLIVIER RÉCHAUCHÈRE, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

MAITRISE D’OUVRAGE : JÉRÉMIE NÈGRE, DREIF, CHEF DU PROJET A16

(DÉBUT : 20 H 10)

M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC : NOUS allons essayer pendant un certain temps de mener le débat ainsi. Je propose, si les conditions d’écoute s’avèrent insatisfaisantes, d’abrèger cette partie d’atelier et de nous retrouver en séance plénière plus rapidement que prévu. Etes-vous d’accord avec ce mode de fonctionnement ?

Je me présente : Olivier RÉCHAUCHÈRE, un des membres de la Commission Particulière du Débat Public. Avec Pierre-Gérard MERLETTE, également membre de la Commission Particulière du Débat Public, nous sommes chargés d’animer cet atelier consacré au réaménagement de la Croix Verte, soit tout ce qui concerne les dessertes locales autour de la Croix Verte, et plus généralement tout l’impact que le réaménagement de la Croix Verte aura sur le territoire proche, y compris les impacts sur l’agriculture proche et les autres activités économiques et d’habitat.

On a proposé cet atelier sur ce point précis, car lors des réunions publiques précédentes, on n’avait pas réussi à épuiser le sujet, il restait de nombreuses choses à discuter.

Le fonctionnement est le même que lors d’une séance plénière, au sens où la commission a toujours le même rôle, c’est-à-dire organiser le débat. Elle ne prend pas parti, elle est indépendante. Le principe est que tout le monde a le droit à la parole, même ceux qui sont au fond et qui ont peut-être un peu de mal à entendre.

Après cette introduction, je passe tout de suite la parole au maître d’ouvrage qui est représenté ce soir par Jérémie Nègre, chef du projet. Il va nous faire un rapide exposé sur l’état du projet en termes de réaménagement de la Croix Verte, tout de suite après vous aurez la parole pour des questions.

Eventuellement les échanges des uns aux autres sont possibles, bien que le groupe ne soit pas aussi petit que cela.

Si vous souhaitez avoir les documents sur lesquels on voit le plan agrandi de la Croix Verte, même s’il sera projeté, vous pouvez vous en procurer auprès de notre table.

M. JÉRÉMIE NÈGRE, DREIF, PROJET A16 : Je vais essayer de parler assez fort sans toutefois déranger l’autre groupe.

Je ne représente pas les solutions A16, même s’il y a de nouveaux participants, je le ferai peut-être après suite à vos questions.

Je vais vous faire une présentation pour vous parler d’abord des quatre projets, mettre un point précis sur la solution B, puis expliquer comment on a établi les différents projets, comment on a réfléchi à ces différents aménagements.

Je finirai sur un point qui intéressait beaucoup de monde : les circulations locales autour de la Croix Verte.

On a quatre solutions qui amènent le trafic de l’A16 par quatre directions différentes sur la Croix Verte : au nord, à l’Est, à l’ouest ou au nord-Est. A chaque fois, on a un flux qui arrive par une autre direction. Donc, on a une configuration différente au niveau de la Croix Verte ; c’est pourquoi on a quatre projets : un projet pour chaque solution.

Vous avez la cartographie qui montre les projets de la Croix Verte dans les deux dernières cartes. On est rentré dans le détail, avec des bretelles précises.

Avant de commencer ma présentation, je voudrais insister sur le fait que ces tracés ne sont pas définitifs. Ils sont dans le dossier pour expliquer l’impact que le choix de l’A16 a sur la Croix Verte. Pour chaque solution de l’A16, on a une configuration différente de l’échangeur, cela ne va pas au-delà. Le but, c’est vraiment d’avoir dans chacune des quatre solutions la même qualité de services, c’est-à-dire les mêmes dessertes locales, les mêmes liaisons directes ou indirectes.

Si une solution est choisie, on pourra encore retravailler localement la desserte, il n’y a rien de figé. C’est un point important qui a généré de nombreuses questions. On peut très bien en discuter maintenant, c’est le but.

Je rentre dans le vif du sujet : quatre solutions – quatre tracés pour l’A16.

Solution A : Montsoult-Attainville, la Francilienne vers Roissy, vers Cergy, la RN1 vers le nord, la RD301 vers Moisselles, la RD909 vers Villaines-sous-Bois. On retrouve ici la gare de Montsoult, la zone des frigos, la zone des 70 arpents, Truffaut, la cueillette ; c’est pour vous resituer.

L’A16 passe là. Le flux de l’A16 se dirige vers la RD301 et va revenir sur la Croix Verte par l’Est. Le flux de l’A16 arrive par un endroit différent.

Solution B : l’A16 arrive par le nord, avec tout un pôle d’échanges qui se fait sur la partie nord.

Solution C : Le flux de l’A16 arrive par le barreau repris de la RD909 pour aller en direction de la RD301, et on retrouve les différents échanges.

Sur ces différentes cartes, ce qui a un caractère autoroutier est représenté en couleurs (Francilienne, A16, les barreaux, et même la RD301 qui est une 2 fois 2 voies), et en marron tout ce qui est voirie locale permettant d’assurer à la fois la desserte locale et les circulations.

Solution D : L’A16 arrive par l’ouest et on retrouve les différents points.

Ces différentes cartes montrent que pour les solutions A, C et D on reste globalement dans les mêmes emprises, vraiment à l’épaisseur de trait près.

Le point particulier porte sur la solution B, comme l’A16 arrive directement sur la solution B, forcément on complexifie l’échangeur.

Pour mieux l'exprimer, je l'ai présenté plus en détail. On va ramener tous les flux à un même niveau, en complexifiant la chose, forcément un peu plus d'emprises, essentiellement au nord. L'échangeur sera plus complexe.

En termes routiers, on aura moins de lisibilité. Il faut imaginer qu'à un endroit réduit, il y aura plus d'entrées et plus de sorties, donc plus de bretelles. Ainsi, pour signaler ces entrées et ces sorties, il y aura plus de panneaux de signalisation, cela s'enchaînera un peu plus vite.

De plus, on est obligé de « tordre » un peu certaines bretelles, ce qui donne des parcours plus compliqués. Il y a un problème de lisibilité et c'est un peu plus difficile pour l'usager de se repérer. Les gens continueront à dire qu'ils se perdent un peu à la Croix Verte.

Deuxième point plus grave à mon sens, quand on a moins de lisibilité, des bretelles plus compliquées, des entrées et des sorties qui s'enchaînent plus vite, donc des zones d'entrecroisement plus réduites, on a forcément plus d'accidents. Donc, on a un risque d'accidentologie plus élevé.

Enfin, dernier point, comme on a plus de liaisons concentrées au même endroit, on ne va pas arriver à toutes les assurer de manière directe, donc une partie va se retrouver sur la voirie locale, autour de l'échangeur. On aura en plus des bretelles de voirie locale un peu plus compliquées pour tourner autour de l'échangeur.

Voici pour le projet à terme. En plus, il y a un autre point : c'est la phase travaux. On a un échangeur déjà problématique avec une congestion régulière. Plus on fera de travaux sur cette zone, plus pendant la période de travaux (2 ou 3 ans) on va pénaliser la circulation.

Qui dit pénalisation de la circulation, dit congestion plus importante aux heures de pointe ; c'est un problème que vous connaissez assez bien, à savoir que les gens vont essayer de trouver des itinéraires d'évitement pour éviter ce point noir. Ce que vous connaissez déjà actuellement pourrait s'aggraver.

Je reviens sur les différents projets pour vous expliquer comment on les a élaborés. Le premier principe consiste à hiérarchiser les différents flux routiers. On a sur cette zone différentes catégories de flux qui se retrouvent tous au même endroit.

Ce sont les différentes directions que l'on va trouver : A16 au nord, RN104 à l'Est et l'ouest, la RD301 au sud, la RD909 au nord-Est, et toute la desserte locale.

Le flux le plus important sera la continuité de la Francilienne.

Pour assurer aussi un statut autoroutier, vous avez la liaison entre l'A16 et la Francilienne Est (en orange), ensuite à un niveau inférieur mais très important, car c'est un niveau de trafic vraiment lourd, vous avez la connexion entre la RD301 au sud qui dessert un peu le bassin de Sarcelles.

Autre connexion entre les axes importants : la Francilienne et la RD301.

Un autre lien est très fort : lien entre la RD301 et la RD909, qui alimente tout le nord de la Plaine de France. A cela, vous rajoutez toute la desserte et la circulation locale qui tourne autour de la Croix Verte.

Desserte locale, ce sont les gens qui arrivent du réseau autoroutier ou du réseau principal, et qui vont dans les villages autour de la Croix Verte ; circulation locale, ce sont les gens qui

veulent aller d'un village à l'autre, sans forcément passer par la partie autoroutière, plutôt qui tournent autour de l'échangeur.

Tout cela ramené au même endroit, cela crée un « pataquès », qu'il est assez difficile de résoudre, d'autant plus qu'on est dans des emprises assez réduites. On essaie de ne pas trop déborder, des installations sont tout près et des villages aussi. Donc, on est obligé vraiment de prioriser. Cela signifie que l'on n'arrivera pas à rétablir certaines choses au même niveau que maintenant.

Pourquoi est-on obligé de hiérarchiser ? Si vous ne donnez pas la priorité au flux le plus important, forcément il va retourner sur les autres qui sont plus avantagés. C'est ce que l'on trouve actuellement, des flux autoroutiers se déversant sur la voirie locale. Aujourd'hui, à l'heure de pointe du soir, quelqu'un qui vient de Roissy se retrouve bloqué sur le rond-point. Il est bloqué car le flux qui vient de la RD301 lui coupe la priorité, puisqu'on est sur un giratoire. Du coup, forcément, il sort à Villaines, reprend la RD909 et il n'est plus bloqué car le flux de la RN1 va vers la RD909. C'est le manque de hiérarchisation entre les différents flux qui provoque ces comportements.

Donc, c'est ce principe qu'on a essayé d'appliquer autant que possible à tous les projets. Pour expliquer cela sur un projet, on a le réseau principal :

1. On rétablit la continuité de la Francilienne, axe Est-ouest : on supprime le giratoire.
2. C'est la liaison entre A16 et la RD301. Pour rétablir cela, en rouge figurent les bretelles, car l'A16 arrive de là-bas et va faire cette baïonnette. On l'a mis en rouge, car c'est vraiment une chose à privilégier.
3. Le lien entre la RD301 au sud et la Francilienne va se faire à ce niveau dans les deux directions (Est et ouest). La direction vers l'Est a déjà été prise en compte pour le lien RD301-A16. En plus, le lien avec la Francilienne à l'Ouest va être fait par cette boucle et cette bretelle, qui a un lien presque aussi bon que celui autoroutier
4. Un lien entre RD301 et RD909 (vraiment un trafic important), on l'a un peu regardé à part. Ici, on a essayé de le préserver presque direct. Si vous venez du sud, vous allez ici, et vous trouvez un giratoire, vous continuez. Si vous venez du nord au contraire, il faut prendre le deuxième giratoire, passer sous le pont et continuer sur la RD301. Finalement, on est assez rapide.

Ensuite, on a la desserte et la circulation locales.

Desserte locale : c'est schématisé ainsi pour essayer d'irriguer. L'idée est qu'on a essayé de ramener au centre l'échangeur, la partie vraiment autoroutière, la comprimer le plus possible pour éviter de prendre des emprises. Après, on circule autour, sur les bords.

Ainsi, les entrées et les sorties se font quand on vient de l'ouest ici, quand on vient de l'Est ici et là, quand on vient du sud ici et quand on veut y aller, on arrive par là.

On a des entrées et des sorties qui se déploient sur les bords, en « encerclant » l'échangeur routier.

Circulation locale entre villages : Elle se fait par la voirie en marron. La circulation locale, c'est par exemple aller d'Attainville à Montsoult, ou de Montsoult vers Villaines ou Viarmes

sur la RD909. D'une manière générale, cela concerne toutes les circulations routières entre les différents villages, cela concerne aussi d'autres usagers.

Pour préciser sur ce point des circulations locales à la Croix Verte, un exemple pour essayer d'être plus explicite encore.

Avec la solution D, si je veux aller d'Attainville (sud-Est-) à Montsoul (nord-ouest), je passe sous le pont existant, on longe la Francilienne par le nord jusqu'à retrouver l'endroit de la RN1 actuelle, et là soit on peut aller vers le nord ou vers l'Est en fonction de la destination (vers la gare ou la zone industrielle).

Avec la solution B, on part d'Attainville, on passe de la même façon sous la Francilienne, on longe celle-ci, ensuite on passe sur l'A16 et on retrouve un giratoire au niveau de la RN1. De là, on peut à nouveau monter au nord direction Maffliers ou redescendre pour passer sous la Francilienne pour repartir vers la gare routière.

Nous pouvons discuter de ce premier point. Avez-vous réussi à m'entendre ? (*En partie, sauf le fond de la salle*).

UN INTERVENANT : Sur le dernier tracé présenté, quand on vient d'Attainville pour aller à Montsoul, on passe au-dessus de l'A16 et sous la Francilienne pour ensuite repasser vers Montsoul. Pourquoi ne garde-t-on pas la bretelle qui existe actuellement ?

M. OLIVIER RÉCHAUCHÈRE : Tout le monde a entendu la question ? (Non).

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Pourquoi en allant d'ici à la gare, on ne réutilise pas la voie existante au lieu de passer sous la Francilienne ?

Ce sont des questions très pratiques de géométrie routière. En solution B, on a beaucoup d'échanges donc on n'arrive pas à maintenir tous les échanges. Certains échanges autoroutiers doivent se faire en partie sur la voirie locale. Ici c'est l'échange entre Roissy et Domont/Sarcelles (sud de la RD301) pour lequel on n'arrive pas à réaliser une bretelle dédiée. On est obligé de sortir à la sortie existante à Montsoul/Baillet, passer sous la Francilienne, prendre le giratoire et rentrer ici. C'est très proche de ce que l'on fait actuellement.

Le problème en faisant cela est qu'on a un flux important, et on ne peut pas maintenir la voirie existante (la RD9) avec les échanges nécessaires. Par rapport à ce que l'on voit en solution A, on ne peut pas mettre de giratoire pour assurer vraiment le mélange des flux. On est obligé d'aller faire ce giratoire plus bas, au Sud de la Francilienne, car on a un peu plus de place. C'est un problème d'emprises.

Mais vous avez toujours la possibilité, en étant là, au giratoire prévu au niveau du Leroy Merlin, si vous vouliez aller à Montsoul de passer par le nord, la RN1 requalifiée puis la rue de Montmorency.

M. JEAN-PIERRE BORREAU, MONTSOULT : Quel est le trajet qui est la faveur des autorités administratives actuellement ?

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Il n'y a pas de solution privilégiée, je ne vais pas faire l'historique du dossier, car les gens ici le connaissent. A une époque, il y a eu un choix. On a demandé un débat public, donc on a voulu aller à la concertation en remettant tout à plat. On a quatre solutions présentées à un même niveau avec leurs avantages et leurs inconvénients, le but

du débat consiste à entendre les avis de chacun, et on se prononce après, ce sera la décision du Ministre.

Il est d'autant plus difficile de dire dans quelle direction on va que c'est une décision qui relève maintenant du Ministre. On verra l'appréciation qu'il a au vu des positions qu'il a entendues.

UN INTERVENANT : J'ai une question par rapport à l'échangeur qui existe déjà à Auvers sur Oise, connexion A115 à la Francilienne qui va sur Cergy. Celui-ci est encore plus compliqué ? Je vois qu'il y a plus de ronds-points et plus d'échangeurs.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Celui dont vous parlez c'est un échange où il y a uniquement trois branches autoroutières. Ici, en solutions A et D, il y en a trois ; en solutions B et C il y en a quatre. S'il y a une branche de plus, c'est forcément plus compliqué.

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : Déjà à l'époque, il était dur à réaliser celui-là, c'était un gros chantier. Je ne sais pas si vous en avez entendu parler : très complexe et très dur à réaliser. Comment allez-vous faire ?

M. JÉRÉMIE NÈGRE : On a toujours les moyens de faire. L'échangeur de l'A115 est important, c'est compliqué car il y a de la circulation.

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : C'est le même problème ici.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Exactement comme là, effectivement. On est un peu dans le même cas, ce sera au moins aussi complexe à réaliser si ce n'est plus.

Le projet final sera plus complexe, car il a beaucoup plus de dessertes localement.

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : Plus de ronds-points, plus d'échangeurs.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Sur l'échangeur dont vous parlez, il y a un seul échangeur, Frépillon et Méry.

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : Vous confirmez les dires de ce tract, comme quoi si l'on multipliait les échangeurs, on aurait du mal à agir sur le flux. Entre parenthèses, c'est vous qui le distribuez.

M. OLIVIER RECHAUCHÈRE : Je pense que c'est le cahier d'acteurs « Agir autrement ».

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Il faut bien faire la différence, je suis maître d'ouvrage.

M. OLIVIER RECHAUCHÈRE : C'est un cahier d'acteurs, qui est en version photocopiée, car on a voulu le mettre à disposition du public aujourd'hui même. Il sera édité de façon plus correcte après.

Je vous explique le principe des cahiers d'acteurs, les différentes associations et même des simples citoyens peuvent proposer un certain nombre de contributions. La Commission Particulière du Débat Public parmi les contributions proposées identifie celles qui lui semblent apporter une contribution réellement importante au débat. A ce moment-là, on l'édite et on la met à disposition des gens sous la responsabilité...

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : ...je vous demande de lire les informations que les associations fournissent, car apparemment vous n'êtes pas informés.

M. OLIVIER RECHAUCHÈRE : Bien sûr que nous sommes au courant, mais évidemment les associations présentent leur point de vue.

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : Lisez le sujet. Ma question est simple : confirmez-vous les dires de l'association Agir ?

M. OLIVIER RECHAUCHÈRE : Je précisais ce qu'était un cahier d'acteurs. Maintenant, je vais laisser le maître d'ouvrage répondre à l'argumentation qui est faite par cette association.

(l'intervenant précédent fait passer un document à Monsieur Nègre).

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Je lis le cahier d'acteurs d'Agir Autrement : « *Les échangeurs ont de multiples inconvénients, ils consomment beaucoup de terre agricole, ne permettent pas la maîtrise du bruit qu'ils génèrent, et surtout ils vont à l'encontre de l'un des principes objectifs, qui est de canaliser les flux et d'éviter l'utilisation des voies locales aux heures d'affluence* ».

Les échangeurs sont forcément nécessaires, il faut bien desservir. Il est vrai qu'en Île-de-France, on est dans une situation où l'on utilise entre autres l'autoroute pour des besoins qui ne sont pas uniquement pour partir en vacances et traverser la France. On trouve sur la Francilienne, et encore plus sur l'A86 et encore plus sur le périphérique, des échangeurs très réguliers. C'est de plus en plus rapproché, et c'est normal car on est dans une densité qui augmente.

Plus on rapproche les échangeurs, plus ces échangeurs seront utilisés par les riverains pour aller à côté. Il faut trouver un juste équilibre entre desservir le territoire et ne pas multiplier les échangeurs. C'est une politique qu'on essaie de mener. Effectivement, il y a un besoin.

On a très souvent une pression locale, et je parle en tant que fonctionnaire, de gens qui souhaitent avoir un échangeur pas très loin, soit pour desservir un village ou une zone d'activité.

M. VINCENT BRYCHE, BAILLET : Sur le périmètre que vous avez dessiné, vous vous êtes arrêté un peu en dessous de la voie ferrée dans un trajet qui irait d'Attainville à Montsoult. Je me demande si quelqu'un venait d'Attainville, s'il ne peut pas faire ce parcours et ici, dans la mesure où il est prévu d'aménager la zone du Maire, qui longe jusqu'à la gare, il n'y a pas d'accès possible qui raccourcirait le trajet que vous avez décrit ?

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Cela me semble techniquement impossible.

M. VINCENT BRYCHE : L'avez-vous étudié ?

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Non, et c'est pour cela que je dis « cela me semble », et je vous explique pourquoi. La question est : pour permettre depuis cet endroit un accès plus rapide à la gare, serait-il possible d'aménager ici un carrefour afin que les gens venant d'ici puissent partir vers la gare ?

Il faut savoir qu'ici on passe au-dessus de la voie ferrée, la route dont vous parlez qui longe les voies ferrées, passe en dessous de la RN1 : il y a donc un fort dénivelé entre cette route et la RN1.

DANS LA SALLE : Il y a le collègue.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Il faut arriver à passer de + 6 mètres à 0, cela prend un peu de temps. En fait, cela paraît très difficile. Il faudrait installer un carrefour ici, à un endroit qui est au-

dessus, donc il faudrait amener énormément de terre. Il faudrait en fait prendre des emprises très importantes, alors qu'on est a priori dans un coin urbain, et les emprises ne sont pas facilement disponibles.

M. OLIVIER RECHAUCHÈRE : Le maître d'ouvrage a pris la solution B pour donner l'exemple de certaines circulations, n'hésitez pas à poser des questions sur les autres tracés également.

M. BERNARD LOUP, COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST : Bien évidemment, depuis le début du débat public, toutes les solutions sont de même niveau, mais quand même, on sent de la part du maître d'ouvrage un certain point de vue. C'est la deuxième fois que le Maître d'ouvrage par rapport à la solution B fait état du caractère accidentogène de l'échangeur.

Je rappelle au maître d'ouvrage page 13 de l'étude de sécurité routière, il a écrit que la solution B présente en nombre d'accidents et en coût de la sécurité, le bilan de sécurité le plus favorable en comparaison absolue avec les autres solutions. On ne l'a jamais nié.

Le Collectif Plaine de France Ouest souhaite que ce soit le tracé B qui soit choisi. On n'a jamais nié la complexité pour réaliser l'échangeur au niveau de la Croix Verte, mais vous ne pouvez pas invoquer l'argument accidentogène sur l'ensemble du tracé, ce n'est pas ce que dit l'étude du maître d'ouvrage. C'est la synthèse de l'étude.

Une petite remarque, qu'il y ait les liaisons entre les différentes communes, c'est très important de les vérifier, y compris quand le choix sera fait.

M. HERVÉ THIROUIN, AGRICULTEUR À ATTAUVILLE : Sur l'agriculture, les solutions A, B ou C sont quasiment équivalentes, entre 44 et 60 ha, plus les emprises, cela fera plutôt entre 60 et 80 ha. Pour préserver l'agriculture, c'est la solution D.

Il ne faut pas mettre l'agriculture en avant pour défendre la solution B.

M. BERNARD LOUP : La solution A, c'est 200 ha.

M. OLIVIER RECHAUCHÈRE : Les conditions du débat n'étant pas très favorables, il ne faut pas parler en même temps.

Il y a un élément de réponse sur l'aspect accidentologie sur lequel je n'ai pas laissé le maître d'ouvrage répondre.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Sur la présentation des solutions, je suis d'accord avec vous qu'aujourd'hui, forcément et c'est un état de fait, je présente la solution B comme plus pénalisante, car elle rend la chose plus complexe à la Croix Verte.

Très clairement, lors des réunions sur l'agriculture, on a dit que les solutions A et C étaient plus pénalisantes pour l'agriculture. Je ne saurais plus restituer tous les points traités, mais je pense qu'on a fait une revue exhaustive des avantages et des inconvénients.

Aujourd'hui, sur le thème de la Croix Verte, il est évident que la solution B est plus problématique. Je dirai même plus, de notre point de vue, c'est le problème principal de la solution B. Il y a aussi quelques autres points, mais peut-être moindres.

Concernant la sécurité, vous avez une lecture un peu sélective. Je continue un peu plus loin en lisant : « *Les solutions A et C sont très proches de la solution B* », encore plus loin :

« globalement sur l'unique thème de la sécurité routière et compte tenu des incertitudes sur les hypothèses de calcul, on retiendra que les solutions A, B et C sont équivalentes.

Par ailleurs, sans que ce soit quantifiable, il convient de préciser que l'échangeur de la Croix Verte en solution B sera très complexe et peu lisible pour l'utilisateur, et donc probablement plus accidentogène que si échangeur et diffuseur sont séparés comme pour les solutions A et C ».

La manière dont est réalisée l'étude considère le linéaire de la solution et on applique le taux d'accidents. Cela ne prend pas en compte les points particuliers comme des échangeurs très complexes. Par contre, il est clairement dit que ce n'est pas quantifiable, donc c'est un risque d'accident plus important. En pratique, connaissant un peu les routes, je peux vous dire qu'il y aura plus d'accidents, mais dans une étude faite sous cette forme, je ne peux pas le chiffrer.

Il est évident que la Croix Verte en solution B sera plus accidentogène. Cela compensera-t-il ou pas le trajet un peu plus long des solutions A et C ? C'est difficile à dire.

M. MICHEL TOURNAY, PRÉSIDENT DE L'AREC : Pour une fois, et je vais peut-être en étonner certains, je suis d'accord avec Monsieur LOUP. Il vient de dire qu'entre la solution A et la solution B, il n'y a pas photo ; effectivement, il n'y a pas photo, c'est la solution B qu'il faut éliminer.

Je pense que sur votre première partie de déclaration, il n'y a pas photo, je suis d'accord avec vous mais pas sur la conclusion. Je crois absolument sincèrement qu'il faut abandonner cette solution B, qui sera très accidentogène.

Je le dis et le redis, même avec un GPS de dernière génération, on n'arrivera pas à s'y retrouver.

UN INTERVENANT : Vous dites que la solution B n'est pas bien, mais que choisissez-vous et pourquoi ?

M. MICHEL TOURNAY : La solution est beaucoup plus simple.

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : Mais pourquoi ? Argumentez, cela nous intéresse.

M. MICHEL TOURNAY : La simplicité est apparue tout à l'heure. La solution est plus simple, car il n'y a que trois axes autoroutiers, contre quatre.

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : Vous n'ignorez pas quand même que les gens vont tous emprunter la RN1 si vous passez par le nord avec l'A16.

Je ne suis pas sur la RN1, mais je pense à ceux qui y vivent et qui supportent les poids lourds à longueur de journée. Si l'on fait passer l'A16 en haut, si j'arrive et je constate que c'est un peu bouché, je tourne à droite et je prends la RN1.

UNE INTERVENANTE : On est dans une politique de voitures qui roulent doucement pour l'écologie, la sécurité. Pourquoi est-ce un argument ?

M. MICHEL TOURNAY : Vous passez par Maffliers ?

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : J'habite Maffliers, et je suis à l'abri mais je pense aux riverains.

M. MICHEL TOURNAY : Pensez au chauffeur qui viendra d'Angleterre pour se rendre à Roissy.

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : Il n'est plus à quelques kilomètres près.

UN INTERVENANT : Et celui qui veut aller à Pontoise, comment fait-il ? Il prendra la RN1.

M. MICHEL TOURNAY : Je vous ai donné mon avis.

M. OLIVIER RECHAUCHÈRE : Je vais donner la parole au maître d'ouvrage, non pas pour répondre à Monsieur, mais pour donner un avis éventuel, si vous le souhaitez, sur l'argument suivant : la solution A favorise des flux déviants éventuellement, qui choisiraient de prendre la RN1. Cela fait partie de l'atelier aujourd'hui, ainsi ils vont déboucher sur la Croix Verte en solution A, les gens ne voudraient pas faire le crochet et revenir à la Croix Verte par la RN1. Avez-vous des éléments à donner là-dessus.

M. GEORGES MISSEREY, MAIRE D'ATTAINVILLE : Adopter la solution C qui règle tout !

M. JÉRÉMIE NÈGRE : C'est une chose qu'on a présentée, j'essaierai de vous retrouver la présentation faite sur ce point. On a fait des études de trafic précises sur les différentes solutions.

Quand on réalise les études, les modèles informatiques regardent tous les itinéraires possibles, y compris l'itinéraire dont vous parlez qui coupe par la RN1 requalifiée dans Montsoul et Maffliers...

DANS LA SALLE : Qui deviendront des délestages de fait.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : D'après vous, le conducteur va se dire : « comme c'est plus court, je sors et je passe par là ». Mais en fait, les modèles montrent que ce trajet est plus long. En effet, venant de l'A16 voulant aller vers Domont via la RD301, il y a 2 possibilités :

- soit continuer sur l'A16 puis revenir en arrière sur la Francilienne (donc ils font une baïonnette).

- soit passer par Montsoul-Maffliers par la RN1 requalifiée

Ce type de choix (être sur un itinéraire plus long mais plus rapide et un plus « direct » mais plus lent), ce sont des choses qu'on retrouve assez fréquemment sur le réseau en Île-de-France.

En termes de temps de parcours, 6km à 110 km/h (le 1er choix) par rapport à sortir de l'A16, passer dans Montsoul Maffliers sur 2,5kms avec une requalification, qui met des ralentissements, des passages en dos d'âne, des giratoires, des vitesses limitées à 50 et 70 km/h, puis re-renter sur le réseau autoroutier : il n'y a pas photo, vous allez beaucoup plus vite avec le 1er choix.

Les utilisateurs de la route en Île-de-France sont des habitués, c'est-à-dire des gens qui font le trafic régulièrement. Ils testent généralement les itinéraires. Il y aura peut-être un petit malin qui verra sur la carte que c'est direct et qui essaiera une fois ce « raccourci », je peux vous dire que le lendemain il reprendra A16.

Un dernier point, si vous mettez 5 minutes par là...

UN INTERVENANT : aucun modèle informatique ne peut se mettre à la place de quelqu’un. Je préfère mettre 10 mn de plus, en supportant quelques dos d’âne, avec la radio un peu plus forte tranquillement ; c’est un choix. Ce n’est pas pour vous contredire que je vous dis cela. Il n’y a pas de modèle informatique qui le prenne en compte.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Des études montrent que le choix fait par l’usager est largement et majoritairement le plus rapide.

M. MAURICE CHAUVÉ, MAIRE-ADJOINT À BAILLET : Je tiens à signaler qu’en 2005, on avait pris une délibération pour le projet A. Il nous avait été présenté à l’époque pour la desserte locale, que l’on appelait à l’époque le ring, grand anneau qui faisait tout le tour de la Croix Verte. Il favorisait très bien les dessertes locales, en particulier celle entre Attainville, Baillet et Moisselles, etc., la desserte aussi de Baillet qui est coupée par la RN1. Il nous avait paru très intéressant, et on ne le retrouve pas actuellement dans les nouveaux projets. Pourquoi ce projet semble-t-il abandonné ?

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Pour refaire l’historique, c’est le projet qui a été présenté en février 2006 aux communes, et aussi une information avec des panneaux dans les différentes communes concernées par l’A16 et par cela.

On retrouve exactement la même chose, sauf ce barreau dont on parle. C’est le projet actuel et celui-là le projet à l’époque. C’est ce que l’on appelle le ring avec un barreau complémentaire au sud.

Il est évident que ce barreau facilite la circulation locale. Grosso modo, dans tous les cas, vous aurez le choix entre deux itinéraires, soit passer par le sud ou par le nord. La plupart du temps, ce sera plus rapide que s’il n’y a que la partie nord.

En février 2006, on a concerté et il y a eu des panneaux en commune. On a eu beaucoup de remarques, comme quoi on faisait un monstre, que cela prenait beaucoup d’emprises, et que cela ne semblait pas être souhaitable.

L’exercice a été surtout fait dans le but de choisir la solution sur l’A16. On a préféré prendre en compte ces remarques et revenir sur ce qui pour nous d’un point de vue routier et autoroutier est le minimum de besoins à la Croix Verte pour s’assurer que cela marche bien.

Avec les projets présentés pour le débat (sans le « ring »), tous les échanges sont maintenus. C’est juste de temps en temps un peu plus compliqué. Essentiellement, venant d’Attainville et allant vers Baillet, on est obligé de passer de l’autre côté de la Francilienne et de partir par là.

Par contre, pour pouvoir faire ce « ring », il faut créer les sorties de la RD301 au sud. On fait sortir ici les gens. Par exemple, on n’a plus d’accès direct à la RD909, on passe sur le côté.

M. MAURICE CHAUVÉ : L’intérêt pour Baillet, c’était aussi les sorties dont parlent Monsieur. Elles permettaient des liaisons entre Baillet, la ZAE à l’ouest, et la partie Truffaut.

Si l’on veut aller d’un côté à l’autre de Baillet en voiture, il faut reprendre la nationale et redescendre sur le passage RD909, remonter la nationale. Pour aller à Truffaut, c’est vraiment une expédition. Il n’est pas question d’y aller en vélo.

M. PIERRE-GÉRARD MERLETTE, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC : Cette liaison est-elle vraiment quelque chose qui semblerait impossible, ou très difficile, à réaliser ?

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Cette solution est applicable dans tous les cas, solution A, B, C ou D.

M. MAURICE CHAUVÉ : C'est une solution universelle.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : On peut dans tous les cas rajouter un barreau au sud. Après, c'est plus compliqué en travaux car pour faire ce barreau, il faut passer en dessous de la RD301.

DANS LA SALLE : Il y a déjà un passage.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Il y a une voie et il faut en mettre deux. Donc, il faut faire les travaux sous la RD301, ce qui va poser quelques difficultés pour la circulation sur la RD301.

M. GEORGES MISSEREY : C'est la seule solution pour nos collégiens d'aller au collège. Si vous les envoyez vers la Croix Verte, ils n'arrivent pas.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : J'ajoute un point là-dessus, qui ne va pas être consensuel. C'est mon point de vue, en tant que maître d'ouvrage autoroutier, ayant besoin de supprimer les problèmes à la Croix Verte, je rétablis l'existant.

Les circulations locales ne sont pas de ma prérogative.

M. GEORGES MISSEREY : Mais du département.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Tous les projets sont possibles, après il faut se mettre d'accord avec les différentes personnes impliquées. Le projet sans « ring » c'est ce que, en tant que maître d'ouvrage Etat du projet autoroutier, il me semble indispensable de faire. Après, on peut toujours essayer de faire plus en fonction des demandes exprimés et des moyens.

Ce barreau au Sud de la Croix Verte, on le fait facilement car comme on passe au sud, on n'a pas vraiment d'interaction avec le reste du projet. Par contre, si l'on cherche aussi à regarder d'autres chose et à établir d'autres dessertes, ce sera plus compliqué.

En termes de perception, même si c'est une voirie existante, vous aurez une circulation sur l'ensemble du ring qui sera importante. Cela va tourner autour du ring et toute la desserte qui est importante à cet endroit-là, va se faire à partir de ce ring.

Quelque part, on prend plus d'emprise, notamment la zone qui est ici.

DANS LA SALLE : Elle existe.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Ce n'est pas la même chose d'avoir ici un petit chemin où il y a de temps en temps quelques cyclistes qui passent et avoir une voirie qui va participer à la desserte...

DANS LA SALLE : Le petit chemin fait 10 mètres de large.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : En dehors des trafics de shunt, d'évitement de la Croix Verte, peu de personnes l'empruntent.

DANS LA SALLE : Ils craignent les amendes.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : C'est ce que j'appelle les trafics de shunt, les gens qui essaient de contourner.

M. GÉRARD FRIEDMAN, MONTSOULT : On se polarise beaucoup au niveau de la Croix Verte, mais à Montsoult une zone industrielle se développe, elle existe. Un certain nombre de camions passent. Il y a quelques années, on avait mis des ralentisseurs, les gens ont fait une pétition, car leurs fenêtres tremblaient et il y avait un certain nombre de problèmes.

On parle beaucoup de l'aménagement de la Croix Verte et des tracés. J'exclus le tracé D, mais par contre sur les A, B et C, sur la zone industrielle qui existe actuellement à Montsoult, il n'y a aucune entrée ou sortie prévue à travers les champs, et tout va se faire à partir de la RN1.

Donc, les gens entre la Croix Verte et la sortie de chez Dumez, voire plus loin, seront gênés par la circulation des camions, sachant qu'il y a des entrepôts frigorifiques et on aura un certain nombre de camions qui vont circuler. Je pense à tous ces gens qui seront en périphérie de la zone qu'on veut développer avec une augmentation du nombre de voitures et du nombre de camions, puisqu'on veut faire une zone plus importante. Qu'a-t-on prévu ou que prévoit-on pour soulager ces gens et leur mettre une entrée et une sortie en passant par la A, B ou C ?

Vous avez compris, me suis-je bien exprimé ? C'est un peu compliqué, mais je pense simplement aux quelques dizaines de personnes qui sont sur ce morceau de route.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Cela fait partie du projet de requalification de la RN1, sujet traité à côté. En quelques mots, localement on parle beaucoup de cette zone d'activité. Cela amène beaucoup de camions, mais comparé au trafic que vous avez actuellement, ce n'est pas la majorité du trafic.

M. GÉRARD FRIEDMAN : Si vous prenez autour des magasins, le week-end la circulation sera multipliée par deux, simplement sur une longueur d'un kilomètre, les riverains vont en bénéficier, plus le bruit en face de la zone industrielle. Je trouve qu'on n'a pas beaucoup pensé à eux.

M. OLIVIER RECHAUCHÈRE : Sauf si vous voulez répondre brièvement, je propose qu'on relance votre question au moment où le groupe qui a travaillé sur l'aménagement de la RN1 rendra ses conclusions. Vous pourrez reposer votre question dans un cadre élargi. Essayons de nous concentrer sur la Croix Verte, et je sais que tout est lié.

M. JEAN-CLAUDE GAVARD, ENSEIGNANT EN GÉOGRAPHIE : Je travaille depuis très longtemps sur tout le secteur. Je participe également à des mouvements associatifs de défense de l'environnement.

Quelle que soit la solution adoptée, et c'est excessivement complexe, une chose me paraît fondamentale. Quand on voit tous les travaux effectués en Europe et en France, il faut absolument défendre la sauvegarde de toute l'économie horticole qui se trouve au niveau de la RN1. C'est quelque chose de quasiment unique dans tout le secteur nord géographique.

Je prends comme exemple les avis qui ont été donnés récemment par le Comité Economique et Social de la région Île-de-France, dont on connaît l'autorité. Je rappelle que le CESR se bat également pour le développement des activités économiques, ce que l'on ne peut pas lui reprocher d'ailleurs.

Très récemment, dans son avis qu'il a donné sur le projet de SDRIF que l'on peut consulter dans certaines mairies, il insiste sur l'idée suivante : il faut tout faire pour préserver l'économie horticole, et en particulier la cueillette.

Selon moi, un tracé serait catastrophique : le tracé C qui d'une part obligerait à supprimer les arbres d'alignement qui, sur leur état sanitaire sont corrects, est tout de même une exception dans le secteur, et d'autre part automatiquement massacrerait (et le terme n'est pas trop fort) toute l'économie horticole dans le secteur.

Ce qui n'empêche pas d'ailleurs de réfléchir, et il faut le faire, à un redéveloppement économique, qui ne soit pas forcément un redéveloppement massif. Les CCI départementales et régionales dans les avis qu'elles ont donné dans le cadre du projet du SDRIF ont bien dit (et je crois qu'elles ont raison), d'ailleurs elles ne parlent pas du site de la Croix Verte, on peut en deviner les raisons : qu'il fallait réfléchir pour l'Île-de-France à un véritable schéma régional de logistique. Ce qui veut dire qu'il y a tout de même une particularité du secteur qui est cette particularité horticole. En regardant les cartes et en interrogeant les agriculteurs, elle n'existait pas il y a 25 ans.

En Grande-Bretagne, il y a la ceinture verte. On ne massacrerait pas ces économies horticoles qui ont non seulement un intérêt local, et on l'a bien vu lors de la visite technique faite cette semaine, on y voyait des enfants qui se promenaient, des gens venant de Seine-Saint-Denis. Ce n'est pas une exploitation uniquement locale, je crois qu'elle a un intérêt de niveau régional.

(applaudissements).

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Je m'interroge, vous dites que la solution qui impacte le plus la cueillette est la solution C. La solution B impacte beaucoup la cueillette. Je ne connais pas suffisamment l'activité d'une cueillette pour dire ce qu'est le plus impactant.

Si l'on essaie de revenir sur les cartes, on voit que la solution C impacte la cueillette parce qu'elle élargit la RD909. Forcément, on déborde sur les côtés, après on rétablit les accès, mais cela veut dire qu'on en prend en partie.

Cette carte montre le long de la RD909, la cueillette, on élargit en prenant 10 à 15 mètres de part et d'autre.

En solution B, à l'inverse, c'est le fond de la cueillette que l'on impacte, car la cueillette est ici, on passe au fond avec tout le trafic de l'A16.

Il y a quand même deux solutions qui impactent.

DANS LA SALLE : La cueillette est loin !

MME CARINE DELSUPEXHE, EXPLOITANTE AGRICOLE : Le thème de l'atelier portait sur la Croix Verte mais aussi l'impact sur l'agriculture. On n'a pas beaucoup parlé du tracé A, car il y a quand même un deuxième échangeur, l'aménagement de la Croix Verte qui consomme aussi de l'espace agricole. Les élus locaux, notamment Monsieur MISSEREY, défendent ce projet de ring, je me demande ce que l'on nous réserve pour plus tard. On a vraiment l'impression que c'est préfiguré pour implanter des zones d'activités.

M. OLIVIER RECHAUCHÈRE : Jérémie Nègre va reformuler votre question.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Vous me direz si je reformule bien. Le premier point était que le sujet de l’atelier portait aussi sur l’impact sur l’agriculture, notamment avec l’impact de la solution A d’un point de vue plus général sur ce tracé, avec notamment l’échangeur entre l’A16 et la Francilienne pour la solution A.

Toujours dans l’idée de l’impact sur l’agriculture, le ring autour de la Croix Verte, dont on vient de parler qui pourrait servir à desservir des zones d’activités à venir.

Concernant l’impact sur l’agriculture, j’ai peut-être mal interprété, j’avais compris que c’était l’impact sur l’agriculture de la Croix Verte. Je vais d’abord parler de cela, et après on pourra élargir.

La Croix Verte est impactée par les solutions B et C. Je me suis focalisé sur la solution B, on pourra parler des impacts de la solution C.

L’impact agricole de la solution B vis-à-vis de la cueillette se trouve en bordure sur cette partie. On a une parcelle utilisée et la parcelle de la cueillette.

On m’a demandé de focaliser sur la cueillette : en termes d’emprises, on est sur le bord nord-ouest, mais il n’y a pas que les impacts en termes d’emprises.

MME CARINE DELSUPEXHE : Je l’ai bien compris au niveau de la solution B. Mais, la solution A comprend cet aménagement de la Croix Verte plus la consommation d’espace agricole au niveau de l’échangeur A16/Francilienne.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Oui, tout à fait. L’impact général sur l’agriculture a été abordé lors d’une autre réunion.

Grosso modo, pour ceux qui n’ont pas participé à cette réunion, sur les impacts agricoles, on a d’abord les prélèvements (le fait même de prendre des terres), 59 ha sont prévus pour les solutions A et C, 44 ha pour la solution B et à peine 8 ha pour la solution D, en plus en lisière de l’autoroute existante.

Sur ces hectares, certains ne sont pas tout à fait du même ordre et c’est difficile à quantifier. Pour des grandes exploitations de polyculture, les impacts sont plus faciles à absorber que pour la cueillette qui est plus touchée par la solution B.

C’est juste pour dire que ce n’est pas aussi simple que 44, 59 et 8 ha, il faut regarder qui est impacté par quoi, quel type de culture ? Il faut regarder à quoi ressemblent les exploitations. Une grosse exploitation sera moins affectée par un prélèvement.

Deuxième point, les effets de coupure. Quand vous passez dans une parcelle, non seulement vous prélevez une partie de la parcelle, mais en plus vous allez complexifier l’exploitation de cette parcelle à la fois pour y accéder et parce que vous créez des parcelles en coins. Les solutions A et C sont clairement les plus pénalisantes, car elles traversent la Plaine de France.

Par contre, la solution B longe la voie SNCF.

M. OLMIER RECHAUCHÈRE : Répondez sur le ring, car cela concerne plus la Croix Verte.

M. JÉRÉMIE NÈGRE : Il y a des effets connexes. Tous ces effets sont décrits dans le dossier. Sur le ring, ce n’est pas à moi de répondre des projets d’aménagement locaux qui sont prévus. Le Maire d’Attainville est ici. Le projet de zone d’activités est actuellement en cours

de montage, je pense qu’il n’y a aucun projet caché, mais celui d’avoir une zone d’activité entre Attainville et Moisselles.

M. OLIVIER RECHAUCHÈRE : Des questions sont restées en suspens, on aura la restitution de l’ensemble des groupes, et vous pourrez poser des questions à l’issue de la présentation des synthèses des groupes sur des choses restées en suspens.

(FIN : 21 H 25)

ATELIER N°2 : REQUALIFICATION DE LA RN1

RAPPORTEUR : PIERRE-LOUIS DOUCET, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

MAITRISE D'OUVRAGE : MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN, DIRECTRICE ADJOINTE RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT, EN CHARGE DU POLE DÉPLACEMENTS – ROLIN MARQUES, ASSISTANT AU RESPONSABLE D'OPÉRATIONS

(DÉBUT : 20 HEURES)

M. PIERRE-LOUIS DOUCET, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC : Merci de ce silence. Vous avez d'autant plus de mérite à le respecter, que je suis désolé des conditions de la réunion, un certain nombre d'entre vous ne peuvent être assis. A notre décharge, vous étiez huit inscrits pour ce groupe de travail. On avait cru qu'une petite salle suffirait, que l'on serait y mieux que dans la grande. Les calculs ont été déjoués par le succès de cette réunion. Je vous en remercie, mais je suis navré pour ceux qui resteront debout pour un moment.

Je voudrais préciser que nous avons prévu une heure, une heure dix pour cette réunion. C'est une réunion de travail sur l'aménagement de la RN1 et je suis chargé du compte rendu de ce pré-débat. Au fait, je me nomme Pierre Louis DOUCET, membre de la commission particulière.

Mme PREMARTIN représentera le maître d'ouvrage. Elle aura le rôle principal de cette réunion. C'est elle qui présentera les aménagements qui seront prévus. C'est à elle que vous poserez vos questions, je l'espère nombreuses.

Nous avons prévu une petite salle, le succès nous déborde, j'en suis encore désolé, mais dans une heure quinze, vous pourrez rejoindre la grande salle où vous aurez de la place pour vous asseoir. Vous pourrez bénéficier des comptes rendus des deux autres groupes de travail. Le débat sera ouvert sur l'ensemble des questions que vous nous aurez présentées.

Est-ce qu'il y a beaucoup de personnes qui ont déjà participé à des réunions de ce débat public ? Autrement dit, il y en a beaucoup qui n'ont pas participé à ce débat. Je vais réexpliquer pour ceux qui ne sont jamais venus.

Cette formule de débat public est organisée par une commission dont je fais partie. Le propre de cette commission est d'être indépendante du maître d'ouvrage et indépendante de tous. Son rôle n'est pas de prendre parti, ni de faire une synthèse des propositions des uns et des autres, mais de s'assurer qu'un vrai débat a lieu, que tous ceux qui veulent se manifester le fassent, qu'ils se manifestent à égalité, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de préséance entre élus, associations ou particuliers. Tous les avis sont recevables et intéressants. Voilà comment fonctionne cette commission.

Cet atelier est une formule nouvelle dans cette démarche. Elle permet de dissocier des problèmes qui n'ont pas forcément de rapport les uns avec les autres. Tout cela afin de mieux approfondir ceux pour lesquels vous êtes réunis. Je passe la parole à Mme PREMARTIN.

Je vous remercie par avance de la tenue de cette réunion. Ce n'est pas une réunion électorale, ce n'est pas une polémique entre un maître d'ouvrage et des personnes contestant son projet. C'est la recherche d'une solution qui puisse satisfaire un grand

nombre de personnes. Cette solution sera du ressort du maître d'ouvrage. A la fin du débat, il dira pourquoi elle a été choisie.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN, DIRECTRICE ADJOINTE RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT, EN CHARGE DU POLE DÉPLACEMENTS : Je laisse les derniers entrer. Je me présente, Marie-Christine PREMARTIN, je suis directrice adjointe à la direction régionale de l'équipement, en charge du pôle déplacement. Je représente la maîtrise d'ouvrage de l'opération du prolongement de l'A16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne. Plusieurs tracés ont été proposés au cours de ces réunions pour le prolongement de l'A16.

Il y a aussi un autre projet lié à ce prolongement, c'est la requalification de la RN1. C'est l'objet de cet atelier. A mes côtés, M. Rolin MARQUES qui a travaillé sur le dossier. Il pourra répondre, avec moi, à vos questions.

C'est une réunion pour présenter les grands principes de la requalification de la RN1 lorsque le prolongement de l'A16 sera réalisé. Tout le monde a envie que cela se réalise vite, cela a été dit lors des précédentes réunions. Il est clair que la requalification de la RN1 ne se fera que quand le prolongement de l'A16 sera fini, même si en 2005 il y a eu quelques aménagements de requalification. C'étaient quelques aménagements sommaires du tapis d'enrobé. Nous avons préparé une présentation que je vais vous commenter. Ensuite, nous pourrions discuter sur les grands principes qui sont proposés.

Je vais vous parler de l'état actuel. Vous connaissez certainement mieux la situation que moi étant donné que vous y vivez. Je vous présenterai les différents objectifs et principes du projet. Sur cette longueur de la RN1, on a identifié différents projets d'aménagements selon les différentes séquences. Je vous expliquerai pourquoi nous avons différencié ces séquences. Aujourd'hui vous avez une chaussée à quatre voies avec des séparateurs. Il y a un très fort trafic. Un trafic poids lourds de plus de 5%. Il y a un certain nombre de carrefours à feux.

(commentaire inaudible dans la salle)

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Oui, mais c'est ce qui est mesuré. Après on en avait déjà parlé.

UN INTERVENANT : Mesuré à quelle heure ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : C'est 5% par rapport aux 35.000 véhicules/ jour. Peut être qu'à l'heure de pointe il y a moins de poids lourds. On a fait des mesures à des heures creuses. C'est de cet ordre de grandeur, ensuite il faut le convertir. Je ne suis pas entrain de dire qu'il ne passe pas de poids lourds.

Par rapport à ce qui passe sur la Francilienne, c'est nettement moins. Il y a des poids lourds, petits ou gros. Il y a de nombreux accès riverains. Entre l'A16 et la Francilienne, c'est le seul endroit où vous allez avoir des feux tricolores, si l'on reprend une liaison Beauvais-Roissy après il y a aussi la Croix Verte.

Autre caractéristique, vous avez une limitation de vitesse à 70 km/heure qui n'est pas nécessairement respectée. Cela donne un environnement plus routier qu'urbain. Il y a des sections avec de petits trottoirs voire même sans trottoirs, des bas-côtés plus ou moins bien traités. Cela ne donne pas l'impression de faire une traversé urbaine. C'est plutôt un trafic de transit que de voiries locales.

Le premier objectif de la requalification est de redonner à la RN1 une fonction locale et d'être déclassée dans le réseau départemental. Cela permettrait le développement de la vie locale, de renforcer la sécurité par un traitement urbain et une réduction du trafic de transit. Comme ce trafic ne passera plus par là, on récupèrera la place pour la redonner au cadre de vie.

Autres objectifs :

Améliorer le cadre de vie des riverains et des différents usagers.

Permettre aux piétons et cyclistes de circuler plus facilement en toute sécurité.

Tenir compte des activités commerciales et industrielles qui existent, notamment vers Montsoul, pour garder une desserte satisfaisante à cet endroit.

Un autre sous objectif est de traiter le sujet de l'assainissement, à ce jour il y a un certain nombre de problèmes d'assainissement.

A partir de cela, on peut faire un certain nombre de choses. Un des principes que je voulais rappeler, c'est que quel que soit le tracé retenu pour le prolongement de l'A16, la requalification de la RN1 doit se faire. Cette requalification sera indépendante du tracé choisi même si dans le cadre de la solution D il faut remonter plus loin pour la requalifier. Dans toutes les solutions, il va y avoir une très forte baisse du trafic. Cela peut varier selon la solution choisie. Il y aura au moins 75% de baisse de trafic sur la RN1. Cela sera sans aucune commune mesure avec ce qui se passe aujourd'hui.

Les quatre voies actuelles seront recalibrées pour redonner de l'espace au cadre de vie. L'objectif est de réaliser un aménagement de type urbain avec des trottoirs, des pistes cyclables et de l'éclairage public. Aujourd'hui l'opération n'est pas figée. C'est l'intérêt de la réunion de ce soir, c'est aussi que vous réagissiez sur un certain nombre de choses. Il y aura un travail à faire pour approfondir. Il y a un certain nombre d'endroits où l'on peut imaginer d'autres variantes de traitement, je vous les indiquerai.

Un des gros enjeux est de traiter le problème des vitesses. Dans des endroits plutôt larges et rectilignes, la vitesse est un peu excessive. L'objectif sera de réduire cette impression de largeur pour l'automobiliste afin de ne pas laisser la RN1 à deux fois deux voies. Un des autres enjeux est que les piétons et cyclistes réinvestissent cet espace. Il faut des acheminements confortables et sécurisés pour les usagers les plus vulnérables.

Un autre point est de mieux mettre en évidence les carrefours et d'améliorer la visibilité de cette traversée. La vitesse est assez impressionnante, c'est encore plus sensible avant d'arriver à la Francilienne. On a l'impression que les gens vont vous pousser si vous ne roulez pas assez vite.

Par rapport à la situation que l'on connaît entre Maffliers et Montsoul, nous avons analysé la morphologie de cette traversée, nous avons identifié trois séquences différentes avec des propositions d'aménagements différentes.

La première partie est la première séquence en venant du Nord. C'est une séquence urbanisée sur la partie Est de la RN1. De l'autre côté, c'est moins sensible mais ce n'est pas une zone de vie locale.

La deuxième séquence est aujourd'hui avec de grandes ouvertures, de grandes visibilité latérales. Elle est plutôt de type campagne avec quelques habitations.

La troisième séquence est un environnement plus routier avec la desserte de la zone industrielle des 70 Arpents. Il est important de tenir compte de l'évolution. Il faut tenir compte

de la lisibilité de la route, de la perception. Nous avons mis en évidence que les comportements des automobilistes sont liés à ce qu’ils perçoivent, à ce que leur champ de vision en conduite est plus ou moins large. L’un des objectifs est de mieux faire percevoir le caractère urbain pour arriver à maîtriser les comportements de certains automobilistes. Selon les différentes variantes de prolongement d’A16, c’est entre 550 et 750 véhicules/heure.

UN INTERVENANT : C’est 35.000 véhicules/jour !

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Oui. Je voulais dire par rapport au 35.000.

M. JEAN-MARC VALLÉ, PRÉSIDENT ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RN1 DE MONTSOULT ET DE MAFFLIERS : 750, ce n’est pas à l’heure de pointe ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Si c’est l’heure de pointe. Dans l’étude de SEDEVIA, c’est vraiment l’heure de pointe du soir.

UN INTERVENANT : C’est-à-dire à quelle heure ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : C’est l’heure de pointe du soir. Là nous n’avons pas pris une heure précise. C’est des choses qui sont mesurées, puisqu’on a des stations de comptages permanents. Après, cela nous permet de caler les heures de pointe. Ce sont des comptages qui ont été faits à l’heure de pointe du soir.

UN INTERVENANT : On sait à quelle période cela a été fait ?

UN INTERVENANT : Vers 17 heures, vers 19 heures ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Oui, mais quand on dit l’heure de pointe, ce n’est pas une heure précise.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Ce sont des comptages récents ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Oui. Ce sont des comptages qui ont été faits spécifiquement juste avant le débat.

Pour la séquence un qui va de la RD78 au hameau des Maisons neuves, l’objectif est de limiter une vitesse à 50 km/heure, d’avoir des voies réduites de 3,25 mètres, d’avoir une plateforme de chaussée de 6,50 mètres. On incitera à avoir un traitement urbain pour avoir une conduite plus apaisée, mieux percevoir l’environnement par le traitement des carrefours à feux.

Il y a plusieurs types de solutions possibles : des dévoiements de chaussée, des chicanes, des petits giratoires. Il y a un certain nombre de choses possibles afin de ponctuer cette séquence. C’est le principe pour traiter cette première séquence avec un trottoir, une bande cyclable de part et d’autre de la chaussée. Les carrefours seront marqués par des couleurs, des pavés. Nous avons une palette de solutions à proposer.

Nous avons affiché un plan, qui peut ne pas être très lisible. Comme je l’ai dit, cette réunion est là pour vous montrer ce que l’on peut faire après nous aurons un travail ensemble et les travaux commenceront après le prolongement de l’A16. Les 35.000 véhicules/jour ne pourront plus passer après la requalification, ce sera une voirie locale.

En venant de la RD78, vous aurez les deux voies de 3,25 mètres avec des bandes cyclables de part et d'autre de 1,75 mètre sur la rue de Beaumont, il y aura le premier feu rencontré par les personnes venant de Presles. Au niveau de la rue des Saules, nous avons prévu une chicane qui peut être en pavé bombé par exemple. Il y aura un aménagement pour l'entrée de la ZAC des Couturelles. Au niveau de la rue de Paris, on aura un élément plus fort avec un giratoire de type urbain, cela peut être un plateau surélevé. On peut imaginer des choses supplémentaires.

Par contre après cet endroit, ce sera la séquence numéro deux, là on a des bandes cyclables, après ce sera plutôt des pistes cyclables car le traitement sera différent sur cette partie. Je fais un zoom sur ce qui pourrait se faire sur la rue de Paris, un traitement de type plateau surélevé et petit giratoire.

DANS LA SALLE : Il y a un accès à un lotissement ici, ils font comment ? Les nouvelles constructions seront ici. Là il y a un feu tricolore en ce moment.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Oui il y a une maison, je l'ai vue en venant. Il y a un feu tricolore pour permettre à la personne de sortir. Ici l'idée n'est pas de traiter cela en feu mais en circulation apaisée. Il faut voir comment la personne pourra s'insérer. Il faut peut-être le retravailler à ce niveau.

UNE INTERVENANTE : Est-ce qu'il y aurait une possibilité de mettre quelque chose avant l'arrivée au Poirier Rouget. S'il y a l'échangeur, les personnes arriveront à vive allure au Poirier Rouget. Il y a un restaurant qui se situe en face. Les personnes arrivent des toutes les routes rapidement. Les habitants du Poirier Rouget auront des difficultés à traverser.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Quand on arrive du giratoire, je sais que certains se posent la question de faire ou pas l'échangeur d'autoroute à cet endroit, un premier feu est prévu.

UNE INTERVENANTE : Oui, mais il y a la route de Beaumont.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Voilà ici.

L'INTERVENANTE PRÉCÉDENTE : Il en faut un avant pour ralentir avant l'arrivée à la route de Beaumont.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Nous ne l'avons pas marqué mais ici vous aurez un giratoire.

L'INTERVENANTE PRÉCÉDENTE : Je suis au courant. Cela n'empêche pas qu'ils vont arriver très vite sur le Poirier Rouget. Tous les habitants de ce secteur auront toujours le même problème. Il faut faire quelque chose pour le Poirier Rouget.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : La situation ne sera plus la même qu'aujourd'hui.

L'INTERVENANTE PRÉCÉDENTE : Cela restera toujours dangereux.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Il faudra le voir en perception. Il faudra que l'on fasse des dessins pour vous montrer ce que l'on va percevoir avec ce giratoire. J'ai beaucoup travaillé dans ma carrière sur des aménagements de sécurité et mise en perception des aspects urbains. Il y a beaucoup de choses qui se passent autour de la lisibilité et de la

compréhension de ce qui se passe de part et d'autre. Il faut peut-être qu'il y ait quelque chose avant, on pourra y retravailler. Il y a un certain nombre de choses.

UNE INTERVENANTE : Sur la route de Presles, il y a de nombreux accidents ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Là, ce sera une voirie locale. Par rapport à aujourd'hui, on repousse et ce sera moins près.

UN INTERVENANT : A quelle distance sera le rond-point de la RD78 de l'accès à l'autoroute A16 ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Là, on n'a pas le plan mais vous aurez une bretelle de l'autoroute qui arrivera sur le giratoire. A quoi pensez-vous ?

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : Il y aura une sortie qui viendra de l'autoroute A16 pour rentrer dans Maffliers.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : C'est un demi diffuseur, c'est-à-dire que de la RD78, on pourra prendre l'autoroute pour remonter vers le Nord. Par contre on ne pourra pas...

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : Retourner sur La Croix Verte.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Il n'y aura pas d'entrée.

UN INTERVENANT : Quelle est l'utilité du giratoire au bout, car on n'a qu'une voie d'accès ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Non, il y a la sortie de l'A16. Si vous voulez, l'idée du giratoire est de marquer l'entrée. Cela se fait régulièrement lorsqu'on fait des déviations d'agglomérations. Pour marquer l'entrée de l'agglomération, généralement on fait un giratoire pour marquer l'entrée d'un autre univers. On n'est plus sur autoroute, on n'est pas en ras de campagne, donc on rentre dans la partie agglomérée. C'est une zone de transition si vous voulez.

Par rapport à ce que disait Madame, il faudra voir si cette zone de transition est suffisante pour les sorties éventuelles ou les accès. Il y a un feu qui est conservé à cet endroit. L'objectif est d'avoir une circulation apaisée et induire un comportement plus calme des automobilistes. On améliorera la sécurité des personnes par un rétrécissement de la chaussée et des surlargeurs de bandes cyclables.

UN INTERVENANT : Est-ce que le terre-plein central sera enlevé, juste après le feu ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Oui tout à fait. On est sur une route qui fait 6,50 mètres de chaussée.

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : Est-ce que les accès de la station-service BP seront dégagés ?

(Discussion autour de la localisation de la station)

UN INTERVENANT : Je pense que la BP n'existera plus.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : C'est sûr qu'il n'y aura pas la même fréquentation que maintenant.

(Brouhaha et question sur les feux qui se déclenchent avec des détecteurs)

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Là, on rentre dans des détails. A priori non, il n’est pas sur détecteur. Vous parlez de deux choses : des détecteurs de présence ou des détecteurs de vitesse.

L’INTERVENANT PRÉCÉDENT : Il passe au rouge quand quelqu’un passe trop vite.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : On a trouvé que c’est le genre de choses qui dans le domaine technique avait des effets pervers car un certain nombre de personnes ne respectent pas les feux. Des expériences ont montré qu’en Espagne ce système marchait mais en France cela ne marchait pas.

UN INTERVENANT : A certains endroits si. Comme le feu de la RD78 sera remplacé par un rond-point, les automobilistes prendront de la vitesse, étant donné que le feu de la rue de Beaumont est à déclenchement lors de présence de voiture.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Non, ce ne sera plus à déclenchement. A partir du moment où c’est une voirie locale, on ne privilégie pas plus.

L’INTERVENANT PRÉCÉDENT : A la synchronisation des feux, on voit que ce n’est pas une départementale.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Ce sera une départementale. Il faut que l’on regarde précisément le cycle des feux.

L’INTERVENANT PRÉCÉDENT : Cela ne sert à rien, vous aurez toujours autant d’accidents.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Est-ce que vous souhaitez ou préconisez qu’il y ait une synchronisation des feux en fonction de la vitesse ?

L’INTERVENANT PRÉCÉDENT : Je veux que si l’on arrive à 70 km/heure, le feu le détecte et passe au rouge.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Il pensait à des feux asservis au dépassement de vitesse.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Je pensais qu’il s’agissait de feux régulés pour une vitesse. On ne parlait pas de la même chose.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : L’onde verte est une chose, elle privilégie un axe prioritaire. Cela permettait une circulation en peloton. Quelqu’un qui a le vert et qui roule entre 40 et 50 km/heure ne doit pas être arrêté. Sur la RN13 de Neuilly, son onde verte n’est pas continue, la plupart du temps on est arrêté à au moins un feu.

C’est quand même des choses qui sont mises en place sur des voiries où l’on veut privilégier une voie principale. Là, l’idée est que ce soit de la voirie normale. On pourra en rediscuter. On rééquilibre par rapport aux traversées de part et d’autre. Ce n’est pas le genre de choses que je préconiserai dans ce cas.

L’onde verte incite les usagers à ne pas loucher le peloton. Des études ont été menées. Elles ont montré que certains accélèrent pour rattraper le peloton. Il y a des systèmes qui ressemblent à cela, ce sont les ondes vertes modérantes. On essaie de limiter la bande

passante. Quelqu'un qui irait plus vite que les 50 km/heure, se trouverait au rouge. On peut jouer là-dessus. Pour le moment, l'idée est de rester sur une partie avec un feu normal.

UN INTERVENANT : Pourquoi on met un feu ? Vu que l'on requalifie pourquoi on ne fait pas deux ronds-points ? Quelle est l'utilité d'un feu ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Dans l'étude, il nous a semblé bon de mettre un feu. Il y a aussi une idée de perception. Ce sera un point marquant de l'entrée. Par la suite, on a des endroits gérés sans feu sur des vitesses ralenties. Si on fait fonctionner cela sur un cycle assez court, c'est pour modérer l'ardeur des automobilistes. Ce seront des habitués qui vont passer là.

UN INTERVENANT : Le matin tout le monde passe à 80-90 km/heure.

UN INTERVENANT : Avec la RD78 qui s'en va après, à partir de là pour aller à l'Isle-Adam comment cela va-t-il se passer ? Il faudra prendre l'autoroute ou pas ?

M. JEAN-MARC VALLE : Ce n'est pas compliqué, soit l'autoroute, soit la RD78.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Aujourd'hui vous prenez la RN1.

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : Oui mais on ne la paie pas.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Ce ne sera pas payant. Cette section est libre de péage. Selon votre humeur, soit vous passez par Presles ou par l'autoroute.

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : Comme dans le temps, on passera par Presles.

UNE INTERVENANTE : La rue des Saules est ouverte des deux côtés. Je réside dans les premières maisons qui ont été construites. Elle est séparée de celle nouvellement construite derrière le Leader Price, après le Poirier Rouge. Je ne sais pas à quel moment vous la considérez.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Qu'est-ce que vous entendez par considérer ?

L'INTERVENANTE PRÉCÉDENTE : Par rapport à ce que vous vouliez faire.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Là, c'est le débouché de la rue des Saules.

UNE INTERVENANTE : Au dessus de la route de Beaumont, derrière la station service BP.

(discussion pour situer la voie)

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Elle fait cette trajectoire, elle est redressée comme ceci. Là il y a la rue des Saules et là la rue du Leader Price. Vous parlez de cela, ce que l'on appelle la Z.A.C. des Couturelles.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Est-ce que cela répond à votre question ?

L'INTERVENANTE PRÉCÉDENTE : Que voulez-vous faire ?

(discussion autour de ces voies)

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Il faut que l’on regarde plus précisément. Comme je vous disais tout à l’heure, c’est l’intérêt d’en discuter avec vous. On voit les questions qui en découlent, il y aura un travail détaillé. C’était pour vous montrer les principes d’aménagement de manière générale. Nous allons poursuivre.

UNE INTERVENANTE : Une dernière question. Peut-on profiter de ce projet pour fermer le bout de cette rue et ouvrir du côté de la rue des Saules ? On aurait une impasse. Doit-on le voir directement avec le Maire ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : C’est la responsabilité du Maire. C’est une chose qui nous dépasse car on est sur l’aménagement de la RN1 qui va être déclassée en route départementale. Aujourd’hui, on est plutôt dans un timing de l’ordre de 2015 pour l’ouverture du prolongement de l’A16. Il y a un certain nombre de choses qui risquent d’évoluer. Il faudra reprendre un certain nombre de choses.

On ne peut pas faire cet aménagement tant que le trafic de transit est encore là. On est persuadé que d’ici là les choses seront modifiées, il y aura d’autres discussions. On le fera en discutant avec la commune de Maffliers et la commune de Montsault. Il y aura un travail avec le département et les habitants. A cette occasion, vous pourrez poser la question au Maire. Nous tenons compte de l’existant.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Vous venez de dire quelque chose d’important au milieu de cette explication : l’aménagement de la RN1 sera pris en compte lorsque tout le reste sera mis en place. Au niveau du timing, cela arrive en fin de course. On a le temps de revoir des spécificités locales ou changements de circulations.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Je n’étais pas au courant qu’il y avait une demande au niveau du feu du Leader Price.

(brouhaha)

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Ce sont des choses qui avaient été identifiées en 2005 lors de la petite requalification. Il y a eu un certain nombre de choses de faites, d’autres n’ont pas été achevées. Il faudra que l’on en discute.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Je vous propose que l’on passe à la séquence deux. On en a encore une autre après.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : On va reprendre la séquence deux. On a la même problématique de traiter les vitesses. A ce jour avec ce qui existe, maintenir une vitesse à 50 km/heure ne nous paraît pas crédible. On serait dans une section, sauf évolution, à 70 km/heure.

UN INTERVENANT : Pourquoi vous ne la laissez pas à 50 km/heure ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Pour le moment, il nous semble qu’avec la perception que l’on a, maintenir 50 km/heure ne nous paraît pas bon. Laissez-moi présenter et ensuite on en discutera.

UNE INTERVENANTE : Nous, on habite de l’autre côté.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : J’ai l’expérience du traitement de traversée d’agglomération où les personnes se plaignaient de la vitesse devant les écoles. Ce sont les

mêmes personnes qui se plaignaient de leur endroit, dans le village à côté, ils respectaient moins bien. Je ne généralise pas, on est tous des automobilistes. Rouler à 50 km/heure sur 2,5 kilomètres dans un endroit où il n'y a pas de vie locale : on a du mal à le faire respecter.

L'INTERVENANTE PRÉCÉDENTE : On ne peut pas aller faire des courses à pied.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Vous verrez que vous pourrez le faire.

L'INTERVENANTE PRÉCÉDENTE : Pour promener notre chien, on a du mal avec les voitures qui passent à 70 km/heure.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : J'en suis bien consciente, aujourd'hui c'est le cas. L'objectif est de pouvoir créer un cheminement totalement sécurisé. On a prévu si la vitesse est maintenue à 70 km/heure, de faire une piste cyclable. Cela voudra dire que c'est séparé de la chaussée. Il y a une variante pour tenir compte des riverains de ce côté, on peut faire une contre-allée à 30 km/heure côté Est.

UN INTERVENANT : Vous augmentez la vitesse et les gens ne prendront pas la déviation.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Non. Regardez ce que cela donne comme traitement. Là on reste sur une voie qui fait 6,50 mètres. On a une bande cyclable bidirectionnelle, les cyclistes sont de ce côté.

On a la version avec la contre-allée. On y accède ici et on ressort là bas. C'est une variante. On en a une autre qu'on pourra vous montrer par la suite. Notre idée est d'avoir un cheminement sûr, on aura des trottoirs mais une piste cyclable bidirectionnelle de ce côté. Avec ce que vous vivez à ce jour, vous n'avez pas de vie locale. Là cela sera totalement différent. La chaussée ne sera plus que de 6,50 mètres.

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : Vous allez passer la vitesse à 70 km/heure sur une chaussée à 6,50 mètres. Il faut combien de temps pour s'arrêter à 70 km/heure ?

M. JEAN-MARC VALLE : Dans cette allée, en profondeur il y a une vingtaine de pavillons. Je pense qu'un feu sera plus sécurisant pour que ces usagers puissent rentrer et sortir. Deuxième question, j'habite aussi l'orme aux roses mais sur la RN1. Je voudrais que vous m'expliquiez comme je rentre chez moi en venant de Beauvais. Il faut aller où ?

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Cela mérite une réponse précise.

M. ROLIN MARQUES : Quand vous arrivez de Beauvais, vous arrivez jusqu'au carrefour rue de Montmorency. Vous êtes obligés de faire demi-tour.

M. JEAN-MARC VALLE : Absolument pas. J'ai vérifié, M. NEGRE m'a déjà parlé de cela. Vous avez deux voies de 3,25 mètres, soit 6,50 mètres. On a un terre-plein qui fait environ 2,20 mètres.

M. ROLIN MARQUES : Là il fait 8 mètres.

M. JEAN-MARC VALLE : Le plus petit rayon de braquage d'une voiture est de 10,70 mètres.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : On a tenu compte de la giration.

M. JEAN-MARC VALLE : Disons qu'on arrive à deux voire trois voitures. Cela peut arriver vu le nombre de maisons. Il y a un feu. Dites-moi comment on rentre.

M. ROLIN MARQUES : Vous allez vous stocker ici. Après vous faites votre demi tour et vous allez sur la contre-allée.

M. JEAN-MARC VALLE : Dans un premier temps, quand on va se mettre au milieu, vous avez le feu qui vient de la future zone commerciale qui lui est au vert donc je ne peux pas passer.

M. ROLIN MARQUES : Vous allez vous stocker ici.

M. JEAN-MARC VALLE : Les gens sortent aussi de l'autre côté Madame.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Ils sortent là.

M. JEAN-MARC VALLE : Donc là c'est au vert, je ne peux pas passer. Je suis bloqué au milieu. A ce moment-là on change et le feu passe au vert sur l'actuelle RN1. Je ne peux toujours pas passer.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Vous pouvez aller ici. Quand on lâche la RN1...

M. JEAN-MARC VALLE : Quand vous la lâchez, on ne peut pas passer.

M. ROLIN MARQUES : Il y a un cycle de feux qui a été étudié pour que vous puissiez passer.

M. JEAN-MARC VALLE : Je ne comprends pas pourquoi vous ne faites pas un rond-point à ce niveau, un giratoire de telle façon que l'on puisse rentrer. Vous donnez priorité à une zone d'activité commerciale future au dépend de tous les habitants du coin.

UN INTERVENANT : Dumez a fermé, à cet endroit vous avez besoin de combien de place pour faire ce giratoire ?

M. JEAN-MARC VALLE : Le problème est qu'à Dumez ils font une zone d'activité avec un centre commercial et un parking de 1.250 places. Dans les prévisions, en heure de pointe, il devrait sortir 23 véhicules.

M. ROLIN MARQUES : L'autre giratoire aurait été dimensionné ici.

M. JEAN-MARC VALLE : Pourquoi vous ne le dimensionnez pas de l'autre côté ? Pourquoi vous ne le déportez pas du côté de Dumez ? De ce côté actuellement c'est vide.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : La proposition nous paraissait plus intéressante.

M. JEAN-MARC VALLE : Elle est plus intéressante pour la Mairie de Montsoul, pour son centre commercial, pour sa zone d'activité. Pour nous c'est une catastrophe. Il est impossible de rentrer chez nous.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Non. Je maintiens mon « non », car cela a été étudié. Le terre-plein est suffisamment large pour maintenir la giration. Cela veut dire que si vous vous mettez ici, lorsque ce feu est rouge vous passez.

UN INTERVENANT : C'est plus dangereux qu'un giratoire.

M. JEAN-MARC VALLE : On passe au maximum deux voitures. Si une troisième arrive, elle est bloquée. Il y a une seule voie sur votre route. Cela veut dire que cette voiture va bloquer toute la circulation jusqu'au feu suivant.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Non. Là c'est l'entrée. L'idée est d'avoir un espace plus protégé, une zone 30 dans cette partie. On a étudié autre chose.

M. JEAN-MARC VALLE : Les deux posent problèmes. Dans l'autre solution, vous avez un terre-plein central et on ne peut pas passer.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Non c'est un terre-plein franchissable.

M. JEAN-MARC VALLE : Il faut supprimer cela car on ne peut pas rentrer chez nous.

UN INTERVENANT : Quel est l'avantage de faire demi tour et de s'arrêter à deux feux tricolores par rapport à un giratoire ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Vous ne vous arrêtez pas.

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : Là il y a des feux tricolores. Quand vous voulez faire un demi-tour sur une route, quel est l'avantage d'un feu tricolore par rapport à un giratoire ?

M. JEAN-MARC VALLE : Je vais vous répondre. L'avantage c'est que ce centre commercial de 1.250 places en prévision, le samedi et dimanche, dégagera 10.000 véhicules/jour. Ils ne pourront pas sortir avec un giratoire. J'ai téléphoné chez Vinci pour connaître leurs prévisions pour leur centre commercial. S'ils font un parking de 1.250 places, ce n'est pas pour avoir 500 personnes par jour. Ils prévoient entre 5.000 et 6.000 personnes/jour la semaine et plus de 10.000 personnes/jour le week-end.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Il y a un certain nombre de choses sur lesquelles on pourra revenir, les choses ne sont pas figées.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : J'ai bien noté que le souhait de certains est d'avoir un giratoire à cet endroit.

M. JEAN-MARC VALLE : Il faut en être certain. Je voudrais savoir qui est pour et qui est contre ce giratoire ?

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Pour ma compréhension, est-ce que tout le monde voit très bien où c'est situé, quel est l'enjeu, où se trouvera ce parking auquel vous faisiez allusion ? (Oui).

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Sachant que l'idée est de la mettre en sens interdit.

M. JEAN-MARC VALLE : C'était le seul moyen que l'on avait pour rentrer chez nous.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : C'est quand même important !

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : C'est pour simplifier et vous permettre de faire le demi-tour.

M. JEAN-MARC VALLE : Le seul moyen que l'on avait de rentrer chez nous sans trop prendre de risques, c'était de prendre par la rue de Montmorency, de retourner sur la gauche et de revenir par la rue des Clottins. Maintenant, le Maire de Montsoult met cette rue en sens

interdit, nous ne pouvons plus rentrer par là. En plus si vous nous faites un truc aléatoire, je ne vois pas comment on rentre chez nous.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : On vous garantit que vous pourrez rentrer chez vous. Il faut que l'on réétudie la chose. Autant un petit giratoire est quelque chose d'urbain, faire un grand giratoire ce n'est pas.....

UNE INTERVENANTE : Je suis tout à fait d'accord avec M. VALLE pour le giratoire, mais ne pourrait-on pas mettre quelques chicanes à l'Orme aux Roses, Maisons neuves et le Poirier Rouget ? Il y a quand même des habitations à ces endroits-là et cela ferait des ralentisseurs.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Vous voulez dévoyer la chaussée comme cela ?

L'INTERVENANTE PRÉCÉDENTE : Au moins où il y a des habitations et des enfants qui traversent la route.

UN INTERVENANT : Oui, mais elle veut la garder à 70 km/heure.

(Discussion autour de la vitesse).

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Le problème est qu'ici nous avons une perception linéaire assez forte. Le problème avec les chicanes est qu'il faut mettre quelque chose de très renforcé, de très visuel. Ce serait dommage de revenir à du matériel d'équipement de sécurité qui va rendre quelque chose de routier. Il faut le percevoir de jour, de nuit, par temps de pluie. Il y a un vrai sujet sur l'insertion des chicanes. En général, on le fait d'une manière naturelle.

L'INTERVENANTE PRÉCÉDENTE : Les vitesses ne sont pas respectées. S'il n'y a pas de chicanes au niveau de l'Orme aux Roses, des Maisons Neuves et du Poirier Rouget, il y aura toujours des risques d'accidents. Il faudrait au moins des feux.

UN INTERVENANT : Le dimanche soir, les fenêtres fermées, à l'Orme aux Roses, on entend les motos passer leur rapport, ils sont au moins à 100 km/heure.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Je suis d'accord, la situation actuelle est difficile. Les gens vont très vite, je ne le nie pas. Il faut voir qu'après ce ne sera plus le même trafic.

UNE INTERVENANTE : Quand on arrive de Beauvais pour rentrer à l'Orme aux Roses, selon le dessin on peut rentrer directement ?

(Discussion autour de ce sujet).

L'INTERVENANTE PRÉCÉDENTE : C'est bien une ligne discontinue ici ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Oui, mais ce n'est pas autorisé.

UN INTERVENANT : En tant que piéton ou cycliste, si je veux traverser la route, sortant de l'Orme aux Roses, comment je fais ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Vous avez un cheminement piéton qui est plus long.

UN INTERVENANTE : Et en vélo ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Il faut rester sur la route, car il n’y a pas de traversée...

M. JEAN-MARC VALLE : Quand vous sortez de chez vous, vous traversez la route pour aller prendre la piste cyclable. Cela serait tellement plus pratique des deux côtés...

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Après, il y a le problème des sorties.

M. JEAN-MARC VALLE : Au niveau de l’Orme aux Roses et de Dumez, ne serait-il pas plus facile de faire deux petits giratoires ? Un petit là et un plus grand de l’autre côté.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Il faut qu’on le réétudie.

M. JEAN-MARC VALLE : Il y a 20 pavillons, cela fait du monde.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : On est sur des principes. On veut voir toutes les difficultés que cela pose ou les plus que l’on peut apporter.

Si vous le permettez, nous allons continuer. On pourra revenir sur la variante.

La dernière séquence concerne la desserte des zones industrielles et la partie entrée sur Montsourt. On est plutôt sur une limitation de vitesse à 70 km/heure. On simplifie le carrefour de la rue de Belloy, puis l’entrée au niveau de la rue de Beauvais. On a prévu quelque chose de différent : deux fois une voie avec un terre-plein central large, mais franchissable côté sud. Pour sortir de la zone d’activité, on ajoutera une voie. Là aussi, on reste sur l’idée d’avoir une piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir situé à l’Ouest.

UN INTERVENANT : Il faut le mettre à 50 km/heure.

(Discussion autour de la limitation de vitesse : 50 ou 70 km/h).

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Je pense qu’il est préférable d’avoir une vitesse limitée à 70 km/heure qu’une vitesse affichée à 50 km/heure qui ne sera pas respectée. On est entrain de mettre au point des radars de vitesse sur les feux.

UN INTERVENANT : Il n’y aura pas de feux de toute façon. Quand c’est limité à 70 km/heure, vous ne mettez pas de feu donc il n’y aura pas de radar. Ou à ce moment-là, vous mettez le radar pour faire passer le feu au rouge.

M. DANIEL LEGRAND : Vous parlez de radars, mais vous devriez faire un test sur ce qui se passe entre les radars : avant les radars, sur les radars et après les radars, c’est une grande chose à observer. Ensuite vous pourrez prendre des décisions.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Je le sais, on est tous automobilistes. Les usagers ralentissent à partir du moment où ils savent où sont les radars.

M. DANIEL LEGRAND : Les radars occasionnent une folie de la conduite à l’heure actuelle.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Je ne dirais pas cela car les chiffres de la sécurité routière le démontrent.

On est sur cette section par rapport au giratoire côté Montsourt, on a une voie dans ce sens, on rajoute une voie pour l’insertion de usagers du centre Leroy Merlin. Sur cette partie, on a

deux voies pour avoir une meilleure desserte de la zone d’activité, et cela se rabat à une voie...

UN INTERVENANT : De la future zone.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Oui de la future zone des 70 Arpents. Cela se lit dans ce sens. C’est là où il y a un large terre-plein central. Ici on a une voie large de 4 mètres. On aura la bande cyclable bidirectionnelle et le trottoir. Voilà ce que donne l’aménagement sur cette partie, qui est plutôt classée en zone d’activité. On revient sur le parcours de tout à l’heure que vous disiez qu’il fallait le traiter en giratoire.

UN INTERVENANT : Pourquoi ne pas faire ressortir la Z.A.C. qu’ils vont construire de l’autre côté ? Les camions pour retourner à Beauvais passent tous par ici. Cela ne va pas changer le problème.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Les camions n’auront pas intérêt à passer par là.

L’INTERVENANT PRÉCÉDENT : Vous faites combien de kilomètres par an ? On en fait 70 à 80.000 kilomètres. On sait bien ce que l’on fait, on les évite les secteurs embouteillés. Si on sait que l’on arrive à passer tranquillement à 50 km/heure on va y aller, mais si des feux bloquent partout, on change d’itinéraire. Là automatiquement vous ne changerez pas grand-chose. Ne me racontez pas que nous allons perdre 75% de circulation sur la nationale, c’est faux.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Mais si, car quand vous serez sur l’autoroute A16 vous n’aurez plus aucun bouchon.

UNE INTERVENANTE : Avec le demi-échangeur ils vont tous passer là.

L’INTERVENANT PRÉCÉDENT : Un chauffeur ne va pas prendre son camion, retourner à l’autre rond-point, repasser par derrière pour rejoindre l’A16. Il tourne à droite et va tout droit. Ce sont les indications du GPS.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Je n’ai pas de GPS non plus. Je préfère ma carte et l’expérience. On ne va pas spéculer sur ce que va dire le GPS.

L’INTERVENANT PRÉCÉDENT : Je dis juste que les camions passeront par là. Dans une zone d’activités, en majorité ce sont des camions étrangers qui la desservent.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Soit ils viennent de Beauvais, ils resteront sur l’autoroute et prendront la Francilienne.

DANS LA SALLE : Bien sûr que non.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Je pense qu’il faut distinguer les deux trafics différents, celui des poids-lourds qui passent par là, mais qui traversent, on peut imaginer qu’ils empruntent l’A16. Par contre, pour ceux qui viennent livrer, c’est un autre problème.

M. JEAN-MARC VALLE : Il ne faut pas oublier qu’actuellement alors que n’existe pas la zone commerciale, il y a 16 entreprises de logistique déjà aux 70 arpents, et qu’elles produisent environ 400 camions/jour. Cela ne concerne que 50% de la zone des 70 arpents.

La deuxième partie qui comporte 16 ha prévoit donc 10 ha pour la zone commerciale, avec 1.250 places de parkings, un certain nombre de camions et derrière 6 ha en zone d’activité

pour des petites entreprises. Tout cela représente un flot de circulation qui, si l'on maintient le demi-échangeur là-haut, passera devant chez nous pour rejoindre le nord. Ce n'est pas possible autrement.

Au sujet de l'habitat, on nous parle de nombreuses choses. Le Ministre du Logement a annoncé qu'il fallait construire 30.000 logements sociaux par an en Île-de-France. Le SDRIF nous a donné quatre pastilles de 25 ha qui se trouvent entre Montsoul et Maffliers, cela signifie qu'il y aura quand même quelques habitations.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Les pastilles dont on parlé lors d'une réunion ne sont pas une obligation.

M. JEAN-MARC VALLE : J'ai participé à de nombreuses réunions, je peux vous dire que le Préfet fait pression pour qu'on construise. De plus, le SDRIF alloue quatre pastilles, je peux vous garantir qu'on est mort.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : En même temps, s'il y a plus de gens qui viennent ici, où vont-ils travailler ? Des gens qui partent de la zone agglomérée pour venir ici, ce sont plutôt des gens qui vont vers Paris ou vers Roissy.

M. JEAN-MARC VALLE : Vos chiffres indiquent 750 véhicules/jour à l'heure de pointe. Avec le demi-échangeur, à l'horizon 2030 heure de pointe du soir dans la solution A, sortant du demi-échangeur dans le sens province/N1 : 497 véhicules et rentrants : 404 véhicules, soit près de 900 véhicules, rien que pour le demi échangeur. Donnez-moi une explication à votre chiffre de 750 véhicules ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Effectivement, vous avez parlé à l'horizon 2030. Globalement, les trafics sont un peu surélevés.

M. JEAN-MARC VALLE : Quand on vous pose une question dans un sens, c'est surélevé et dans l'autre sens, c'est sous-évalué.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Je vous ai donné des trafics à l'échéance de l'ouverture de l'A16.

M. JEAN-MARC VALLE : Vous avez 3% de différence entre 2015 et 2030, donc c'est peanuts. Dans vos chiffres, il y a 100% de différence ; ressortez-les.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : On a des éléments sur la partie trafic. Vous parlez bien du diffuseur...

M. JEAN-MARC VALLE : 497 véhicules viennent du nord et rentrent sur la RN1 et 404 dans l'autre sens.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Non.

M. JEAN-MARC VALLE : Et si, l'échangeur a deux voies.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Les 404 vont vers l'autoroute A16.

M. JEAN-MARC VALLE : D'accord, mais ils sont passés devant chez nous.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Non, ils viennent de Presles.

M. JEAN-MARC VALLE : 321 viennent de Maffliers.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Cela correspond à ce que je vous ai dit tout à l'heure :
400 + 320 = 700.

M. JEAN-MARC VALLE : Uniquement pour le demi-échangeur. En fait, la circulation qui passe devant la N1, c'est uniquement les gens qui empruntent le demi-échangeur.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Non.

M. JEAN-MARC VALLE : Si d'après vos chiffres.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Vous extrapolez par rapport à cet échangeur, mais les gens se rendent d'un endroit à un autre. Sinon, ces gens passeront aussi et iront par Presles.

M. JEAN-MARC VALLE : Si je vous écoute, ils vont tous être contrés par un point et repartent tous par le demi-échangeur.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Ils iront par Presles.

UN INTERVENANT : Ils ne peuvent pas faire autrement.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : C'est du trafic qui a une vocation locale. Donc, ils passeront là et iront par Presles...

M. JEAN-MARC VALLE : Prenez la population de nos villages, on ne peut pas avoir dans le cadre de notre circulation locale 750 véhicules/heure.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Il faut aussi tenir compte des gens qui y travaillent.

M. JEAN-MARC VALLE : qui travaillent où ?

DANS LA SALLE : il n'y a pas d'entreprises.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Vous aurez la zone d'activité, de l'organisation est prévue.

M. JEAN-MARC VALLE : Ce sont les gens de la zone d'activité qui vont passer là.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Cela ne veut pas dire des camions.
L'objectif c'était bien de vous présenter les projets d'aménagement. Une discussion peut avoir lieu sur le fait de maintenir ou pas cet échangeur. S'il y a un consensus pour supprimer cet échangeur... On pense qu'en termes d'aménagements et d'évolution de Montsoult-Maffliers, c'est un plus d'avoir cet échangeur.

M. JEAN-MARC VALLE : Presles est une commune qui se trouve au fond, elle a juste une petite route et elle s'est parfaitement bien développée. Ils ont deux fois plus de commerçants que chez nous, il y a trois fois plus d'habitants et ils sont dix fois plus tranquilles.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Ils ne sont pas dans la même configuration avec la RN1 et 35.000 véhicules/jour.

M. JEAN-MARC VALLE : Si l'on n'a pas de demi-échangeur, on devient comme eux : tranquilles à la campagne. Et on n'est pas venu habiter ici pour être dans une zone industrielle.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Je crois Monsieur que nous avons tous compris que vous n'étiez pas partisan de ce demi-échangeur.

DANS LA SALLE : Il n'est pas tout seul !

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : C'est le moins que l'on puisse dire, je ne crois pas qu'il y en ait beaucoup qui le soient dans cette salle. Y en a-t-il ?

M. JEAN-MARC VALLE : Je vous prierai de bien vouloir le noter.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Tout à fait, ne vous inquiétez pas, cela figurera au compte rendu que je ferai devant l'assemblée plénière. Comme il y aura à nouveau débat dans quelques minutes, vous serez parfaitement à l'aise pour relancer éventuellement ce point. C'est effectivement une question fondamentale, qui conditionne beaucoup de choses derrière.

Cela conditionne aussi d'une certaine façon, l'urbanisation, l'exploitation ou le développement de la zone des 70 arpents.

M. JEAN-MARC VALLE : Elle sera complètement différente...

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : La dernière diapositive montre des principes, d'après ce qui a été remonté, que ce soit sur la partie accès rue des Saules, sur la partie retournement ou pas, comment accéder à la partie de l'Orme aux Roses.

Sur cette opération, le projet devra évoluer pour prendre en compte l'ensemble des aménagements éventuels du secteur. La maîtrise n'est pas figée. Il faudra travailler en partenariat avec les collectivités, Montsoul-Maffliers mais aussi avec le Conseil Général voire avec le Conseil Régional sur les modalités de financement de ces aménagements.

Autant la partie autoroute A16 est financée par la SANEF, puisque c'est dans le cadre du prolongement de sa concession, autant la partie requalification de la RN1, et selon les solutions l'aménagement de la Croix Verte, sont des opérations qui restent à la charge du budget des collectivités au sens large. Donc, là aussi, il y aura un travail à faire pour préciser les modalités de financement.

Pour vous donner un éclairage, aujourd'hui, les aménagements faits en 2005 sur la RN1 ont été cofinancés Etat/Région, car c'était une opération d'amélioration.

UN INTERVENANT : Vous n'avez pas amélioré grand chose, vous avez coupé tout l'éclairage. Pourquoi les poteaux ont-ils été coupés en partant de Maffliers ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Il y avait des problèmes de sécurité, les candélabres menaçaient de tomber.

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : Combien étaient concernés ? 2 ou 3.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Non. Il y a eu la même chose à Sarcelles, et cela a été supprimé.

(Une discussion s'instaure sur des dysfonctionnements : trottoirs réduits, espace vert ne servant à rien).

L'INTERVENANT PRÉCÉDENT : L'A16 sera terminée en 2015, d'ici là la RN1 aura été regoudronnée. On refait tout à chaque fois, on bricole, en quatre fois, vous payez une grande partie de l'échangeur. Si l'échangeur de l'A16 avait été payant jusqu'à la Croix Verte, la déviation serait faite depuis longtemps.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Dans la période récente, non.

La Présidente de la Commission Particulière du Débat Public rappelle l'heure pour que l'on se retrouve ensemble.

Comme on a une vision de la mise en service de l'A16 plutôt en 2015-2016, pour tenir compte de l'évolution de l'activité, il faudra retravailler finement avec vous en réunions de concertation, plutôt à l'horizon 2013.

M. JEAN-MARC VALLE : Le demi-échangeur ne sera pas discuté à cette époque. Si vous décidez maintenant qu'il sera fait, on sera cuit.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : C'est votre interprétation des choses.

M. JEAN-MARC VALLE : Si en 2013, on vous dit qu'il ne faut pas de demi-échangeur, cela m'étonne que vous le supprimiez.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : « Vous associez demi échangeur : on est cuit », c'est votre interprétation.

M. JEAN-MARC VALLE : C'est si l'on attend 2013 pour demander la suppression.

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : La notion des points d'échange avec l'A16 fait partie de la décision de l'A16.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Encore une question, car Mme la Présidente est venue nous rappeler que ce débat, qui a été très constructif et qui est très animé, a pris beaucoup de temps.

UN INTERVENANT : Si j'ai bien compris, le réaménagement de la RN1 sera fait en dernière partie. Qui prendra en charge la mise en sécurité de la nationale actuelle ?

MME MARIE-CHRISTINE PRÉMARTIN : Il y avait dans le cadre du contrat de plan Etat/Région précédent un financement, qui a été intégralement utilisé. Il y a même eu une contribution du Conseil Général pour refaire les abribus ; ce qui a été intégré dans l'aménagement. Cela a été fait avec la ligne budgétaire qui existait à l'époque. Avec cette somme, on n'a pas pu refaire l'éclairage public.

D'une manière générale, concernant les routes nationales, l'Etat n'investit pas en matière d'éclairage public. Généralement, ce sont les collectivités qui prennent en charge l'éclairage public, l'aménagement des trottoirs.

M. PIERRE-LOUIS DOUCET : Merci, si vous le voulez bien, je vous invite tous à rejoindre la grande salle. Merci de votre participation et de la tenue de ce débat.

(FIN : 21 H 20)

ATELIER N°3 : INSERTION PAYSAGÈRE DES DIFFÉRENTS TRACÉS

RAPPORTEUR : CLAUDE BRÉVAN, PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

MAITRISE D'OUVRAGE : ALEXIS COURNET, DREIF, RESPONSABLE D'OPÉRATIONS

(DÉBUT : 20 H 10)

MME CLAUDE BREVAN, PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC : Nous allons travailler sur le problème de l'insertion paysagère des différents tracés. Il y a eu une visite organisée le 6 novembre 2007. Un certain nombre de personnes y ont participé. C'était pour que chacun puisse visualiser l'impact qu'aura le projet sur le paysage. Les personnes qui y ont participé pourront peut être en témoigner.

Alexis COURNET, qui représente la maîtrise d'ouvrage, va vous présenter l'étude paysagère qui a été faite. Nous aurons ensuite un débat point par point. Nous allons voir site par site comment le projet va impacter le paysage, la manière d'atténuer l'impact visuel de tel ou tel projet.

M. ALEXIS COURNET, DREIF, RESPONSABLE D'OPÉRATIONS : Alexis COURNET, je travaille avec Jérémy NEGRE sur le dossier du prolongement de l'A16. Ce soir, je vais vous présenter l'insertion paysagère des projets suite à la visite de mardi dernier.

J'aimerais savoir, si dans la salle, il y a des personnes qui ne connaissent pas le projet et qui viennent pour la première fois à une réunion publique (un quart). Je vais être malheureusement un peu rapide et je vais vous présenter le fond du projet.

Il consiste à réfléchir sur le prolongement de l'autoroute A16 de l'Isle-Adam à la Francilienne, aussi appelée RN104. Le maître d'ouvrage propose quatre tracés différents pour ce projet : les solutions A, B, C, D. Vous avez trois solutions qui se ressemblent beaucoup car elles sont communes de l'Isle-Adam jusqu'à ce point. Nous les appelons les solutions A, B, C, la solution A étant le rouge, la B étant le jaune et la C étant le bleu. Ces solutions diffèrent à partir de ce point ainsi que pour leur point de connexion sur la Francilienne.

On appelle solution B celle qui resserre au maximum la voie ferrée et qui vient se connecter à la Croix Verte. Ensuite la solution A qui part plus à l'Est et qui vient se connecter à l'Est d'Attainville. Enfin la solution C, qui est une partie de la solution A, avec la création d'un barreau autoroutier au niveau de la RD309. Par ailleurs, radicalement différente de ces solutions nous avons la solution D, en violet. Elle reprend l'existant, elle consiste à élargir la RN184, à passer ici avec la création d'un échangeur complémentaire, ainsi qu'un élargissement de la Francilienne pour venir se connecter à la Croix Verte. Vous avez donc quatre solutions.

En parallèle, la requalification de la RN1 est assurée. Cela fait l'objet d'un atelier particulier et je ne pense pas y revenir ce soir. Mais aussi la reconfiguration de la Croix Verte qui dépend des quatre tracés.

Comme l'a dit Mme BREVAN, mardi dernier il y a eu une visite sur des sites. Cela a été un souhait de la Commission. Il a été demandé à la maîtrise d'ouvrage d'aller au-delà de l'étude paysagère afin de confronter les études au réel, de voir en trois dimensions, pour ces quatre solutions, ce que donnaient les impacts sur le paysage.

Nous avons sélectionné un ensemble de quinze points pour la visite de mardi. Vous pouvez prendre le livret qui a été donné à la visite de mardi. Ces quinze points correspondent à des propositions particulières de chacun. Nous allons revenir sur les points saillants de cette visite qui ont soulevé des questions.

La question qui a suscité le plus de préoccupations pour les points 1, 2 et 3 est l'impact de la solution B au niveau de la cueillette.

Nous nous sommes déplacés aux alentours de Villaines-sous-Bois pour appréhender l'impact paysager de la solution A et C. Nous sommes remontés sur la RN1 pour arriver à la RN184 car là nous avons deux impacts forts du point de vue paysager relatif à la solution D : l'échangeur du vallon de Chauvry et l'élargissement de la RN184, actuellement à deux fois deux voies qui devraient passer à deux fois trois voies si la solution D est choisie.

Je vous propose de commencer par ce point. Mon exposé va être enrichi par des compléments d'études faits par le paysagiste qui s'est rendu sur les lieux. Il a donné des compléments permettant de se rendre compte avec plus de précision des remblais et des déblais de chaque solution. C'était un point demandé par la Commission et par une partie importante des inscrits à la visite.

La solution B, au Nord à l'Isle-Adam avec une partie de tronc commun, se dessine dans le paysage en venant à côté de la voie ferrée. Elle passe à l'Est de l'embranchement des voies SNCF et ensuite repique la Francilienne.

MME CLAUDE BRÉVAN : Il faut faire remarquer que la diapo est inversée.

M. ALEXIS COURNET : Nous avons inversé ce schéma pour que l'on puisse mettre en regard le profil en long. C'est-à-dire que si l'on regarde la voie de l'extérieur, on déroule ce que l'on voit sur un profil ici. Vous voyez en blanc la délimitation actuelle du sol.

MME CLAUDE BRÉVAN : Il faut préciser que les échelles de hauteur ne sont pas les mêmes. Là on se croirait dans un canyon.

M. ALEXIS COURNET : C'est un petit montage photo pour se rendre compte du creux et des pleins. Ce dessin n'a pas la prétention de donner un renseignement précis. Par ailleurs, on peut voir que là il y a un léger creux et que là il y a un remblai. Le point que je fais actuellement est la trajectoire que le maître d'ouvrage projette de réaliser pour la solution B. Vous avez votre terrain naturel. Vous avez la projection de l'ouvrage de la solution B. Entre les deux, pour que l'ouvrage puisse s'appuyer sur du concret, il y a un remblai. C'est-à-dire que concrètement on met de la terre pour permettre l'appui de l'infrastructure. Nous ne sommes pas forcément obligés de mettre de la terre, nous pouvons mettre un ouvrage.

MME CLAUDE BRÉVAN : Il faut repérer les voies ferrées.

M. ALEXIS COURNET : Ici on voit l'intersection entre la voie ferrée qui part de Domont vers Luzarches. Ensuite il y a une deuxième voie qui sinue, qui relie Persan-Beaumont. Le point clef sur lequel nous allons revenir concerne ce passage depuis la Cueillette. Nous allons voir ce que cela va donner, de la voie SNCF avec l'infrastructure. Vous voyez ici qu'en solution B

nous sommes en passage remblais, nous créons un talus pour passer au dessus de la voie SNCF. Nous nous sommes placés en plein milieu de la Cueillette pour visualiser l'impact visuel de cette solution. Nous nous sommes demandé si ce remblai était important visuellement depuis la Cueillette.

Nous sommes dans la Cueillette, vous pouvez le voir aux plantations maraîchères. La ligne rouge représente le talus projeté, le haut du remblai. Ici vous voyez la même chose en jaune pour l'infrastructure ferroviaire. Nous arrivons à voir que le remblai est à moins de deux mètres de la ligne de chemin de fer. Lorsque nous sommes sur la Cueillette, nous ne voyons pas le chemin de fer par contre nous voyons les locomotives se déplacer en partie. La ligne au sommet symbolise la ligne de remblai.

Nous avons aussi souhaité représenter des véhicules avec des camions car ce sera un axe traversé par des poids lourds. Il est important de se rendre compte de la hauteur cumulée des poids lourds et des remblais. Nous sommes avec le remblai et les poids lourds à cinq mètres au dessus de la voie ferrée. Le maître d'ouvrage ne souhaite pas laisser le remblai brut. On passera par un traitement paysager. Le paysagiste de notre cabinet a précisé cela. On peut faire des masques végétaux avec des arbustes en début de remblai. Ces masques essaieraient de minimiser l'impact visuel depuis la Cueillette.

Nous avons vu l'impact visuel depuis la Cueillette de la solution B. Nous avons souhaité faire le même raisonnement, mais de façon symétrique, pour les habitants de Maffliers afin de savoir s'ils verraient l'infrastructure depuis chez eux. Si l'on se place sur la RN1 et que l'on regarde la Cueillette, que l'on regarde le futur tracé, on constate que la plateforme est à peine perceptible. La raison est que l'on commence à faire un remblai à 3,5 mètres sur la fin, ensuite on est masqué par la zone industrielle des 70 Arpents. Elle vient faire un masque visuel si bien que le tracé n'est pas visible pour les habitants de Maffliers avec la solution B. J'en ai fini pour ce point, s'il y a des questions.

MME CLAUDE BRÉVAN : Non, vous n'en avez pas fini. Il y a une étude complémentaire qui a été faite sur l'hypothèse d'encaissement de la deuxième partie de la solution B, qui sera détaillée tout à l'heure par Jérémie NEGRE, conformément à ce qui avait été demandé.

UN INTERVENANT : L'encaissement est une variante, ce sera fait en encaissé et non pas en remblai.

MME CLAUDE BRÉVAN : Oui c'est cela mais cela pose aussi des problèmes notamment sur le plan hydraulique. Il y a un passage qui sera forcément au dessus car la voie ferrée est encaissée. Ensuite il y a un passage qui est légèrement en déblai et il faut passer au dessus. Là il peut y avoir des problèmes de nappe phréatique. On vous le détaillera tout à l'heure.

M. ALEXIS COURNET : Il y a un complément qui n'est pas présent dans les études sur le site internet mais que l'on a fait cette semaine avec notre cabinet paysagiste. Vous pouvez voir une représentation graphique, qui n'a pas la prétention de représenter fidèlement ce que sera le projet, qui donne une idée du jeu de remblai et de déblai. Vous voyez en rouge ce que l'on appelle le remblai et en jaune le déblai.

Vous voyez le tracé de la solution B qui vient à La Croix Verte. Ce que je vous ai montré depuis la Cueillette rentre ici. Vous voyez les petits arbres qui représentent les vergers avec la ligne SNCF. D'ici on peut avoir une idée de la hauteur du talus et de l'impact visuel du tracé. Comme l'a dit Mme BREVAN, Jérémie NEGRE présentera une variante de cette solution avec un passage en déblai, sous la voie ferrée. Comme c'est un point qui va

intéresser beaucoup de monde, il est plus intéressant de le présenter en assemblée plénière.

Nous sommes passés ensuite à l'insertion des tracés A et C dans le site inscrit de La Plaine de France. Nous nous sommes positionnés au niveau de Villaines-sous-Bois pour imaginer la hauteur du projet qui est en semi enterré et en remblai. Concrètement, à partir de quel moment on verrait cette variante ? Je représente une partie de la solution A de façon graphique. Vous voyez ici Villaines-sous-Bois et La Croix Verte.

MME CLAUDE BRÉVAN : Pouvez-vous indiquer où nous étions quand nous sommes allés à la visite mardi ? Et quelle est la distance entre le point où nous étions et l'infrastructure ?

M. ALEXIS COURNET : Villaines-sous-Bois, vous avez ici la RD309. Nous sommes allés sur les habitations les plus proches de la Francilienne pour évaluer l'impact paysager qu'aurait la variante C. Nous sommes, au point le plus proche, à environ 800 mètres. Je vais y revenir par la suite.

Si je fais le même exercice que pour la solution B, on renverse le tracé et on met en regard le profil en long. Il nous permet d'imaginer le mouvement des terres. Ce qui sera en remblai et ce qui sera en déblai, avec les mêmes codes de couleurs : le rouge pour le remblai et le jaune pour le déblai. La différence avec la solution B est que plus des deux tiers de la solution A sont en remblai. Cela veut dire qu'à part ce morceau là et celui-ci, nous sommes en semi enterré. Toute cette partie jusqu'à ce point est en semi enterré. A ce niveau, nous sommes au niveau du terrain naturel. C'est à partir de ce chemin communal que la voie s'élève progressivement car elle a pour objectif de se connecter par le haut à la Francilienne. Vous êtes nécessairement obligés de monter graduellement sur la Francilienne. Vous êtes en remblai. Le remblai évalué est à peu près la même quantité que pour la solution B, c'est cinq à six mètres. On a une bretelle, on est obligé de passer au dessus de la Francilienne.

MME CLAUDE BRÉVAN : Pouvez-vous dire à quelle distance on est ?

M. ALEXIS COURNET : Si l'on fait une marche arrière, c'était le fameux point technique dont je vous ai parlé : l'intersection entre le chemin communal et la solution A. A partir de ce point là on est au niveau du terrain naturel. C'est-à-dire que l'infrastructure sort de son déblai pour arriver à hauteur du terrain naturel. Là-dessus commence un petit remblai pour arriver à cinq mètres ici. Il faut passer au dessus de la Francilienne, de là à là nous sommes en remblai.

A ce point, nous sommes à plus d'un kilomètre à vol d'oiseau de Villaines-sous-Bois. Je tiens à confirmer l'idée que la solution A est quasiment tout le temps enterrée. Elle passe bien sous la voie ferrée, sous la RD909, elle continue son passage en terre, elle s'élève à partir de ce point.

UN INTERVENANT : Comment cela se passe t-il pour les passages faunes étant donné que c'est du semi enterré ?

M. ALEXIS COURNET : Ce ne sont pas des passages faunes, ce sont des rétablissements de passage agricole. Nous sommes essentiellement dans des terres artificialisées donc la faune circule peu. Il y a dans le projet, des endroits avec des passages spécifiques, notamment au niveau du Bois Carreau. Là nous parlons de passage faune.

Par contre, le maître d'ouvrage se doit de rétablir ce que l'on appelle les chemins agricoles. Vous voyez en vert un rétablissement. Concrètement un passage au dessus du tracé, également à ce point là. Vous avez deux passages au dessus du tracé.

Ici vous avez, comme pour la solution B, la solution A avec ce jeu de couleurs pour les déblais et remblais. A partir de ce moment, vous êtes en remblai. Vous avez cet échangeur entre la Francilienne et l'A16. On passe sous la RD909 et sous la voie ferrée en déblai. Ensuite vous avez un jeu de déblais et de remblais pour arriver au début, sur la RD309. Après vous êtes sur la partie commune qui est la reprise de la RN1. J'ai terminé sur cette partie.

UN INTERVENANT : Avez-vous fait des études sonores ? Le remblai permet d'arrêter le bruit ?

M. ALEXIS COURNET : Vous avez raison, l'effet remblai permet d'arrêter et de réduire substantiellement une nuisance acoustique. Au niveau du passage de l'A16 il a été prévu un merlon en terre qui joue l'effet, que vous citez, d'arrêter le bruit. Il est prévu au Nord de Maffliers.

Dans le cadre du projet, nous avons fait une étude acoustique globale. Nous avons regardé pour chaque lieu d'habitat les nuisances qu'aurait chaque tracé. J'imagine que vous faites référence à la solution A. Il nous est apparu que les nuisances sonores produites par le tracé A étaient négligeables pour la commune de Villaines-sous-Bois. Nous allons sortir les mesures si vous le souhaitez. Cela nous permet d'attester qu'avec ou sans l'infrastructure le niveau sonore est de 45 ou 50 décibels. Nous sommes dans un niveau de bruit bas. Cela ne justifie pas la présence d'un merlon pour arrêter le bruit.

MME MICHÈLE LOUP, CONSEILLÈRE RÉGIONALE ÎLE-DE-FRANCE : Il serait intéressant de remettre l'un sur l'autre les tracés A et B.

M. ALEXIS COURNET : Techniquement ce n'est pas possible.

MME CLAUDE BRÉVAN : Ce n'est pas possible. On peut les mettre à côté. On peut faire des tirages papier que vous pourriez garder mais l'un sur l'autre cela ne vous apportera pas grand-chose. Si vous l'avez dans l'œil on va le passer rapidement de l'une à l'autre.

M. ALEXIS COURNET : Avant même d'entendre votre remarque, il ne faut pas tenir compte des hauteurs relatives des remblais et de déblais. Ce schéma a pour but de vous montrer si l'on est en dessous ou au dessus du terrain naturel. Ce n'est pas une représentation fidèle des hauteurs.

(question inaudible sur le bruit).

M. ALEXIS COURNET : On longe la zone industrielle des 70 Arpents.

Un point important de la visite a été de parcourir la RN184, de s'arrêter au niveau du carrefour du Tremble, il y a un passage supérieur afin de se rendre compte de l'élargissement nécessaire de la RN184 en solution D.

Deux points importants : l'élargissement de la RN184 qui est un impact fort car nous sommes en forêt domaniale de l'Isle-Adam et ici le complément de l'échangeur en Vallon de Chauvry.

MME CLAUDE BRÉVAN : Il faut que vous rappeliez comment il fonctionne actuellement.

M. ALEXIS COURNET : Nous sommes sur un site particulier, qui est classé, de la vallée de Chauvry. Actuellement l'échangeur permet certains mouvements mais pas l'intégralité. Vous pouvez aller dans ce sens, dans ce sens là par contre les usagers qui viennent de Roissy ne le peuvent pas. L'un des objectifs de ce projet est d'assurer la liaison Roissy-A16, on se doit

d’assurer ce mouvement. Il est nécessaire de faire cette bretelle qui permet d’aller de la Francilienne à la RN184. Je fais rigoureusement la démonstration inverse. Actuellement il est possible pour les usagers qui veulent aller de l’Isle-Adam à Roissy. Il est nécessaire d’avoir un échangeur ici et que l’usager, dans les deux cas, ne voit pas la différence. C’est-à-dire que depuis Roissy à l’Isle-Adam il reste sur sa voie et naturellement cela le conduit à bon port.

UN INTERVENANT : Cela ne change pas grand-chose à ce qui existe actuellement sauf pour aller dans les deux sens. Cela ne va pas permettre le désengorgement de Montsoult et de Maffliers qui est le problème actuel.

M. ALEXIS COURNET : Cette solution là, qui passe par la RN184, ne peut être envisageable que si l’on incite les usagers à faire ce chemin et non pas continuer à prendre la RN1 en passant dans Montsoult et Maffliers.

UN INTERVENANT : Et comment vous allez faire cela ?

M. ALEXIS COURNET : Le lien avec la RN1 va être rompu. A ce point là, nous allons casser la RN1. Nous allons maintenir l’échange avec la RD64E et la RN1. Je conçois que ce soit assez étrange à considérer mais à partir de ce point, la RN1 n’existe plus. Les usagers de l’A16 qui voudraient passer par Montsoult et Maffliers, pour gagner du temps, seraient obligés de sortir, de prendre un premier giratoire, d’en prendre un second, de prendre l’échangeur avec la RD64, de venir ici, etc. Vous comprenez que l’on fait cela pour que cet itinéraire ne soit pas concurrentiel à ce que l’on va faire ici. L’intérêt pour les usagers est de gagner du temps donc nous avons fait le calcul. Il est plus rapide de faire ce schéma là que de sortir pour arriver sur la RN1 qui sera requalifiée en deux fois une voie, de prendre une série de carrefour à feux, de rentrer dans La Croix Verte et de repartir.

Si l’on se repositionne au dessus de la RN184, vous avez la forêt de l’Isle-Adam de part et d’autre.

MME CLAUDE BRÉVAN : A quel endroit vous êtes vous posté ?

M. ALEXIS COURNET : Sur le 7. Dans une section de la RN184 qui est valable quelle que soit la section. L’avantage de se positionner là était qu’il y avait aussi un passage supérieur qui permettait de nous rendre compte de la largeur du talus.

Nous sommes sur la RN184. Vous avez la forêt de part et d’autre avec les talus. Une des propositions, la solution D, passe inévitablement à une voie supplémentaire. On aurait deux fois trois voies. Cela produirait un impact fort sur la forêt domaniale. Il y a deux possibilités, soit on fait une translation de l’ancien talus et on vient creuser comme ceci. Soit on ouvre la brèche et l’on fait ce que l’on appelle un talus raidi. L’intérêt est que les jeunes plantations ici ne seront pas défrichées. On peut rajouter des plantations autochtones pour enrichir les talus boisés, végétalisés afin de faciliter l’insertion de la future A16 dans son environnement.

Un autre point important qui a un impact très fort sur le paysage : le complément de l’échangeur au niveau du site classé de la vallée de Chauvry. Cet échangeur figure en bleu ici. Nous avons fait une coupe pour se rendre compte des hauteurs relatives. Il y a Villiers-Adam qui est au dessus. On a voulu évaluer l’impact visuel qu’aurait l’échangeur depuis Villiers-Adam.

Vous avez une coupe avec Villiers-Adam. Le Vallon de Chauvry à une particularité topographique. Vous avez un jeu de plats et de reliefs qui fait qu’actuellement la RN104 n’est

pas perceptible, elle est encaissée. Le complément d'échange nécessite cinq mètres au dessus de la Francilienne que l'on ne verra pas. Vous avez une coupe de la bretelle qui vient se connecter. Depuis Villiers-Adam, on ne pourra pas percevoir les bretelles qui se situent au dessus de la Francilienne. Pour l'usager, la perception sera importante mais pour les riverains et l'extérieur, elle sera négligeable.

Je reprends la synthèse qui avait été faite par M. NEGRE lors de la première réunion sur l'insertion paysagère. On distingue que la solution B est celle qui préserve le mieux l'environnement. En effet, elle longe la voie ferrée et même si elle est en remblai elle préserve le mieux en termes d'emprises mais aussi elle pollue acoustiquement une zone industrielle mais pas l'habitat.

Les solutions A et C, bien que pour la plupart semi enterrée, remonte au niveau de la Francilienne. Le maître d'ouvrage s'est engagé, cela a été abordé dans la réunion de l'Isle-Adam, que serait étudié une sous variante avec le passage sous la Francilienne. On aurait un passage semi enterré un peu plus prolongé.

Au lieu de passer à cinq mètres au dessus de la Francilienne, l'étude sera conduite en phase ultérieure avec un passage sous la Francilienne pour minimiser encore plus l'impact paysager et favoriser l'insertion de l'ouvrage dans la Plaine de France.

La solution D quant à elle a des impacts très forts inévitables que sont l'élargissement de la RN184, future A16 et la construction de l'échangeur. Nous ne sommes pas dans les mêmes impacts paysagers et c'est la solution la plus critiquable à ce sujet. J'en ai fini pour l'exposé.

UN INTERVENANT : Le maître d'ouvrage est déjà désigné ? Comment cela se fait ?

M. ALEXIS COURNET : Le maître d'ouvrage, la Direction Générale des Routes délègue la maîtrise d'ouvrage à la Direction Régionale. Là, vous avez face à vous, M. NEGRE, chef du projet, et moi-même qui sommes la maîtrise d'ouvrage et qui suivrons le projet.

Il est indiqué dans les dossiers du débat que le dossier passe ensuite à la SANEF, qui est le concessionnaire. Jusqu'à l'enquête publique, c'est bien un unique interlocuteur qui est la Direction Régionale de l'Équipement Île-de-France.

MME CLAUDE BRÉVAN : C'est l'Etat qui décide du tracé, ce n'est pas le concessionnaire.

UN INTERVENANT : Ils sont obligés de prolonger l'A16 ?

MME CLAUDE BRÉVAN : En tous cas, il faut au moins dévier Montsoult et Maffliers.

M. ALEXIS COURNET : Je crois que l'opportunité du projet n'a pas été discutée. On est obligé d'agir.

Pour les habitants de la RN1, pour les usagers de la Croix verte, c'est un problème important. Pour le résoudre, il y a un réaménagement efficace et rationnel de la Croix Verte. Je pense que ce point là est indispensable. Je ne pense pas que ce point ait été discuté même en réunion première.

M. PIERRE-YVES BOUDER, MAIRE ADJOINT NERVILLE LA FORÊT : On pourrait remettre simplement le panneau sur la synthèse ? Je suis surpris car ni dans les solutions A, B et C on parle de l'impact sur la forêt de Carnelle, ni sur le Bois Carreau. Vous parlez d'impact sur l'environnement mais on fait l'impasse sur la continuité forestière, de la forêt de Carnelle et celle de l'Isle-Adam.

M. ALEXIS COURNET : Vous citez le Bois Carreau qui présente des intérêts phytoécologiques et faunistiques assez exceptionnels. Actuellement vous avez une deux fois deux voies séparées par une glissière en béton armé, GBA. La faune ne peut pas traverser cet ouvrage. Dans notre projet, nous proposons d'améliorer l'existant en faisant un passage faune spécifique. Cela permettra le continuum écologique entre ces deux bois qui lui-même s'insère dans un continuum écologique plus large.

MME CLAUDE BRÉVAN : Dites quelle largeur il fera.

M. ALEXIS COURNET : Au moins vingt mètres. C'est un ouvrage conséquent dont la légitimité ne sera pas remise en cause.

UN INTERVENANT : Est-ce que c'est un ouvrage enterré ou aérien ?

M. ALEXIS COURNET : L'ouvrage ici prévu est un ouvrage qui passe en aérien. Je pourrais vous montrer un exemple de passage faune. Voilà ce qu'est un passage faune qui répond à des fonctions importantes.

UN INTERVENANT : Il est encaissé ?

M. JEAN-FRANÇOIS ANTONE DE LA DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT : Sur ce site, au niveau du Bois Carreau, l'infrastructure est au niveau du terrain ou alors légèrement en déblai. A priori on s'oriente vers un passage supérieur spécifique pour la faune.

M. ALEXIS COURNET : La faisabilité technique nous a été assurée par notre cabinet spécialiste sur l'impact de la faune. Il est tout à fait pensable de faire un passage supérieur. L'idée est de faire un passage de qualité.

UN INTERVENANT : Vingt mètres, c'est suffisant ? C'est ce qui se fait en général ?

M. JEAN FRANÇOIS ANTONE : Par rapport à ce qui se fait en France, c'est quand même assez conséquent.

UN INTERVENANT : C'est un ouvrage qui est fait pour les bêtes ?

M. ALEXIS COURNET : C'est un ouvrage qui sera plus performant.

UN INTERVENANT : Il est aérien celui là.

M. ALEXIS COURNET : Exactement. Mais à la différence du passage de la RN184, vous avez là un ouvrage spécifique. Vous avez ici un espace qui isole l'animal de l'autoroute. Il ne voit pas que de part et d'autre il y a des voitures, la gêne est limitée. Vous avez ici un continuum par un ensemble de terre. Pour les espèces qui se baladent, on essaie de retranscrire au maximum le terrain naturel. Nous améliorons l'existant.

M. JEAN LOUP DESBARBIEUX, CONSEILLER MUNICIPAL NERVILLE-LA-FORÊT : J'ai une question sur le passage faune. Je serais intéressé par une comparaison par rapport à la solution proposée dans la variante D d'une deux fois deux voies, d'une deux fois une voie sans aucun aménagement. Est-ce qu'elle sera grillagée, sur les solutions A, B et C, et guidée ? Alors que dans la version D, ce sera une route normale mais sans aucune protection. Qu'est ce qui favorisera le mieux le passage de faune ?

MME CLAUDE BRÉVAN : Et la sécurité aussi quand même ?

M. ALEXIS COURNET : Ce qui est important aujourd'hui, c'est d'acter le principe que nous allons réaliser un passage faune ; ce qui va être le cas dans le cadre des solutions A, B et C. Dans le cadre de la solution D, vous avez un passage faune qui existe. Notre spécialiste estime qu'actuellement il est relativement efficace. Il est en coexistence avec un chemin routier et un chemin rural. Quelle que soit la solution, le passage faune va être étudié, s'il est nécessaire de faire des compléments en solution D, nous ferons soit un passage enherbé ou semi enherbé.

MME CLAUDE BRÉVAN : Je n'ai pas bien compris. J'avais cru comprendre que pour la solution D de toute façon, il y avait des améliorations conséquentes à apporter sur le passage faune de la RN184. Ce que l'on vous demande, c'est si dans le cadre de shunt de la circulation de la RD301, on va continuer à avoir des clôtures autour de la forêt ou pas.

M. ALEXIS COURNET : Je n'avais pas saisi la question. Dans le cadre de la solution D, dans la partie Nord de la RN1, on va enlever tout ce qui empêche la faune de se déplacer, c'est-à-dire la glissière de sécurité. Vous allez avoir une RN1 requalifiée. Le passage pourra se faire comme sur tout autre nationale. Là il n'y aura plus d'obstacle et un passage faune à ce niveau-là ne se justifie pas. C'est-à-dire que non seulement la faune pourra passer à ce niveau-là mais elle pourra passer tout le long de la nationale. En solution D, l'essentiel du trafic va passer par l'A16. Nous allons retomber ici sur un trafic modéré qui permettra à la faune de passer plus facilement. Nous serons moins dans une solution ponctuelle comme celle-ci mais dans une solution continue. La faune pourra passer de part et d'autre.

MME CLAUDE BRÉVAN : Il faut peut être préciser que sur cette partie la vitesse sera limitée. Ce seront deux voies à 90 km/heure ?

M. ALEXIS COURNET : Oui exactement. On ne sera plus du tout dans ce niveau d'obstacle et de vitesse. Les cartes sont nouvellement distribuées. On donne un nouvel essor à la circulation animale.

M. PATRICK DEZOBRY, PRÉSIDENT SYNDICAT PAYS DE FRANCE : Je confirme ce qu'a dit le monsieur. Le Bois de Carreau est le seul point qui relie les forêts Est et Ouest, jusqu'à la forêt de Compiègne.

MME CLAUDE BRÉVAN : Quelle que soit la solution, c'est un sujet qui est traité.

M. ALEXIS COURNET : Un ouvrage uniquement sur l'A16. Dans le cadre de la solution D, il y a un passage faune qui existe mais qui n'est pas assez fonctionnel. Une étude et des améliorations seront apportées à ce sujet.

M. PIERRE-YVES BOUDER : Lorsque vous parlez d'impact sur l'environnement, vous parlez des forêts mais pas des champs. Il y a un impact considérable sur les champs. L'environnement ce n'est pas uniquement la faune, c'est aussi l'environnement agricole.

M. JEAN-FRANÇOIS ANTONE : Le bio corridor est dans le bois Carreau, là on parle du passage faune.

UN INTERVENANT : Au niveau des mouvements de terrain, quels impacts il y aura sur le réseau hydraulique ?

M. ALEXIS COURNET : Je répondrais à vos deux questions. La première est celle qui traite des mouvements des terres. La deuxième est l'hydraulique.

MME CLAUDE BRÉVAN : Monsieur demandait quels effets auraient les mouvements de terrain sur le réseau hydraulique.

M. ALEXIS COURNET : Au point de vue des mouvements de terrain, au point de vue de la solution A, nous sommes à peu près dans un équilibre des mouvements de déblais remblais. Tout ce qui concerne l'écoulement de la plateforme est prévu, avec système d'assainissement et de bassin de décantation. M. NEGRE a prévu de présenter un schéma en deuxième partie posant les principes de localisation de ces bassins de récupération d'eau de la plateforme.

MME CLAUDE BRÉVAN : Les eaux de ruissellement de la route ne seront pas directement relâchées dans la nature.

M. ALEXIS COURNET : Actuellement sur la RN1, les eaux de pollutions engendrées par les véhicules, à savoir l'huile, l'essence, les particules, restent sur la chaussée. Lorsqu'il pleut, ces eaux partent dans la nature. Les impacts en termes de pollution sont forts. Avec un projet autoroutier, il y a une plateforme particulière et un ensemble de bassins qui viennent isoler la plateforme en termes de pollution à l'environnement extérieur. Tout ce qui est secrété sur cette plateforme est récolté, traité puis évacué. Entre la partie Nord de la RN1 et ce qui va être traité, nous aurons de part et d'autre une amélioration de la voie.

MME CLAUDE BRÉVAN : On peut peut-être dire quelque chose à ce point là. Ce n'est pas directement lié à l'aspect paysager : une simple déviation comme ce qui est fait sur Domont aujourd'hui ne serait pas possible. Elle ne correspond pas aux normes environnementales applicables aujourd'hui. Les eaux ne sont pas traitées. Le prolongement reprend les obligations environnementales édictées par l'évolution des textes. Il faut bien avoir cela en tête. Cela ne peut pas être comme avant.

M. ALEXIS COURNET : Nous nous sommes situés à ce point là car nous savons que le problème hydraulique est important et très épineux. Nous souhaitons que la situation soit améliorée. Le fait de créer un système d'assainissement de part et d'autre de l'axe permettra d'assainir ce sujet-là. Nous avons pris contact avec le syndicat du ru de Presles afin d'intégrer les études hydrauliques qu'ils ont faites de leur côté. Nous allons assimiler le travail fait afin de créer des ouvrages adaptés à l'environnement.

(question inaudible sur l'écoulement des eaux)

M. ALEXIS COURNET : Je ne préfère pas déflorer ce que va dire Jérémy NEGRE en réunion plénière. Le principe important est que l'ouvrage est façonné de façon à avoir une pente nécessaire permettant l'écoulement des eaux en des points de récolte et ensuite le traitement. La géométrie et la topographie du site sont favorables. L'hydraulique n'est pas un problème.

MME CLAUDE BRÉVAN : Ce n'est pas un problème majeur mais à traiter.

M. ALEXIS COURNET : Absolument.

MME MICHÈLE LOUP : Avez-vous une idée concrètement de l'emprise du bassin de traitement ?

MME CLAUDE BRÉVAN : Donnez une idée des volumes.

M. ALEXIS COURNET : Sur une structure autoroutière vous avez la chaussée, les BAU et les grillages. Sur l'étude agricole, c'est à peu près précisé, il faut imaginer une dizaine de mètres de part et d'autre. Si vous souhaitez avoir une retranscription graphique de la largeur...

MME MICHÈLE LOUP : Ma question c'est pour l'eau ?

MME CLAUDE BRÉVAN : Est-ce que l'on peut donner des normes ? Un kilomètre à deux fois deux voies génère combien de mètres cubes d'eaux pluviales ?

M. ALEXIS COURNET : Un premier élément de réponse. Lorsque vous créez un échangeur, cette « partie » ne sert plus à rien. Elle est neutralisée. Elle est utilisée à ces fins-là, pour mettre un bassin. L'idée est de ne pas mettre un bassin afin d'augmenter l'emprise sur les terres agricoles mais d'utiliser ces parties-là. Vous avez une niche favorable pour un bassin. Afin d'améliorer l'insertion dans le paysage, vous avez un ensemble de plantations forestières, qui vient masquer cet objet. Vous verrez dans l'étude paysagère au niveau de la Croix Verte qu'il y a un échangeur prévu à cet effet.

MME LALOI : Est-ce que vous utiliserez un revêtement anti-pollution ?

MME CLAUDE BRÉVAN : Qu'est ce que vous appelez un revêtement anti-pollution ?

MME LALOI : J'ai entendu qu'il y avait des revêtements qui absorbaient la pollution. Cela existe actuellement.

M. ANTONE : Cela existe mais dans la construction de mur.

M. ALEXIS COURNET : A priori c'est du bitume classique.

MME LALOI : Vous avez des produits qui absorbent. J'en ai entendu parler plusieurs fois à la télévision.

M. PIERRE-YVES BOUDER : Dans les murs anti-bruit cela existe.

M. ALEXIS COURNET : A ce stade, nous n'avons pas prévu de mettre un enrobé différent de celui des autres autoroutes. Peut être que dans la phase des travaux, on passera à une autre génération de bitumes. Pour le moment, nous n'avons pas intégré cela dans le projet.

M. PIERRE-YVES BOUDER : Vous avez montré un croquis intéressant sur la solution D, il montrait que l'on pouvait limiter l'impact en piquant sur les talus. Là il n'y a plus d'impact fort sur la forêt puisque l'on garde la même emprise.

M. ALEXIS COURNET : Ce que vous citez c'est qu'entre un élargissement classique qui consisterait à défricher l'intégralité de ce talus, vous avez la possibilité de taper directement là. Malgré tout, il y a une partie de la forêt qui est touchée. A partir du moment où la forêt est touchée, une forêt de qualité comme celle de l'Isle-Adam, on considère fort l'impact que l'infrastructure aura.

(Brouhahas)

M. ALEXIS COURNET : Il n'y a pas d'élargissement, car la chaussée reste à deux fois deux voies.

MME CLAUDE BRÉVAN : Dans les emprises actuelles ? Même en mettant des BAU.

M. ALEXIS COURNET : Même en faisant cela c'est absolument négligeable, en termes d'emprise sur la RN184.

MME CLAUDE BRÉVAN : Est-ce que l'on peut dire que dans la première partie des tracés A, B et C, la partie de transformation de la RN1 à l'A16 c'est une espèce de modernisation de l'infrastructure actuelle mais dans ces emprises avec un système d'assainissement, une bande d'arrêt d'urgence et des clôtures de chaque côté.

M. ALEXIS COURNET : Puisqu'il y a des grillages, on est obligé de faire un passage faune.

M. JEAN-LOUP DESBARBIEUX : On peut le quantifier ?

(M. ANTONE apporte une réponse inaudible).

M. ALEXIS COURNET : C'est bien pour cela que nous sommes conscients que les impacts sur la forêt sont importants, même avec des talus réduits.

On n'a pas parlé de l'essentiel, à savoir la modification de l'échangeur A16. Si vous voulez je vous montrerai les schémas. Nous avons environ huit hectares de forêt consommés par l'échangeur, deux hectares sur la longueur de la RN184 et environ deux hectares consommés au niveau du Bois Carnelle car nous sommes obligés de taper légèrement sur le Bois Carnelle pour revenir sur la Francilienne.

Actuellement, vous avez l'A16 au Nord qui devient la RN1 avec la RD64E et le début de la RN184. La solution D oblige à passer à deux fois deux voies. Etant donné les vitesses, nous sommes obligés de modifier la géométrie de ces courbes. Les normes géométriques autoroutières obligent à passer au mieux dans cette situation. L'impact le plus fort de la solution D se situe le long de la RN184, mais en termes de surface c'est le Vallon de Chauvry. Cette partie-là va disparaître. Ici on rétablit un petit échangeur entre la fin de la RN1 qui s'arrête là et la RD64. Sur toute cette partie il n'y aura plus de bretelle car il n'y aura plus de RN1. Cela nécessitera des remodelages paysagers, des plantations afin que la nature tente de se réapproprier cet espace. Malgré tout ici nous sommes obligés de taper dans la forêt.

UN INTERVENANT : Ce que l'on perd en forêt d'un côté, on le regagne de l'autre.

M. ALEXIS COURNET : Je me garderai bien de faire des équivalences entre ce que l'on casse dans la forêt ici et ce que l'on replante là. Nous n'avons pas la même valeur végétale. Ici vous êtes dans une forêt domaniale avec des essences de valeur et reconnue importante. Ici, nous essayerons de remettre des espèces indigènes, qui peuvent vivre dans leur espace. Mais nous ne pouvons pas les comparer.

M. JEAN-FRANÇOIS ANTONE : Cela peut être intéressant en termes de surfaces.

M. ALEXIS COURNET : En termes de surfaces, on a la possibilité à terme de reconquérir cet espace.

Vous avez ici un schéma qui vous donne une idée de ce que cela donnerait en insertion paysagère. Cette partie sera remodelée avec des reboisements et un système plus contraint.

M. JEAN LOUP DESBARBIEUX : Je sens que je vais m’attaquer à un tabou. Là on a huit hectares pour pouvoir prendre un virage à 110 km/heure car on a besoin d’avoir une moindre courbure. Maintenir le tracé existant ne permettrait pas de prendre le virage à 110 km/heure mais permettrait de garder la forêt. Entre le choix de réduire la vitesse de 20 km/heure et manger huit hectares de forêt, cela pourrait se discuter.

M. ALEXIS COURNET : Vous êtes actuellement dans une bretelle à une voie.

M. JEAN LOUP DESBARBIEUX : Elle est à une voie car on doit passer au dessus de la RN1.

MME CLAUDE BRÉVAN : Le fait d’être une voie contraint les usagers à ralentir.

UN INTERVENANT : Et de provoquer des bouchons.

M. ALEXIS COURNET : Les bouchons sur la RN184 sont importants. L’idée est de faire un itinéraire plus fluide. L’usager qui vient ici ne se rendra pas trop compte qu’il y avait un échange avant. Il faut évacuer un trafic important en deux fois trois voies et les vitesses, cela nécessite un passage en cet endroit.

M. JEAN LOUP DESBARBIEUX : La vitesse est un tabou, on ne peut pas la remettre en cause !

M. PATRICK DEZOBRY : J’ai vu quelqu’un qui a participé il y a 25 ans à la réalisation de la RN184. Il nous a dit qu’on lui avait empêché de faire cette courbe fluide par économie d’espace. C’est vrai que cela fait huit hectares de bois mais il a regretté d’avoir coupé la forêt et râper le côté de l’Isle-Adam.

L’entrée et la sortie de la RN184, sur la RN1 actuelle, sont ratées par économie d’espace. On a décidé de faire des courbes fortes qui nécessitaient la réduction à une voie pour éviter les accidents. On aurait dû faire cette courbe là il y a 25 ans. Dans les huit hectares que nous avons là, il aurait dû y en avoir six de pris à l’époque.

Aujourd’hui, on rattraperait l’erreur qui a été commise il y a 25 ans. De toute façon la forêt de l’Isle-Adam est coupée. Est-ce qu’il fallait faire ou pas je n’en sais rien. On est plus il y a 25 ans, et aujourd’hui il y a une erreur à rattraper de toute façon. La RN184 bouchonne uniquement à cause de ces passages à une voie. Si on la rétablit en système équivalent, actuellement deux fois deux voies, sur l’intégralité de la courbe, elle fonctionnerait. Si l’on remet une seule voie, elle ne fonctionne plus. Si l’on fait trois voies, on doit le faire absolument comme cela.

UN INTERVENANT : Les deux voies ne peuvent pas être absorbées par l’A16. Actuellement il y a une voie pour que les véhicules viennent s’infiltrer. A deux fois deux voies ils ne passeront pas.

M. PATRICK DEZOBRY : Là il n’y aura plus la RN1.

M. ALEXIS COURNET : Avez-vous d’autres questions sur l’insertion paysagère ?

UN INTERVENANT : Est-ce que le maître d’ouvrage a déjà une option sur un tracé ?

M. ALEXIS COURNET : Je me garderais bien de donner la moindre indication car le débat public permet d’écouter l’avis de chaque personne. C’est un exercice de présenter le projet et de recueillir les avis et les observations de chacun. Le maître d’ouvrage réalise ensuite un

bilan. C’est le Ministre qui prend sa décision. Ce sera dit à la décision de clôture. Ce n’est pas M. NEGRE qui décide, c’est M. BORLOO qui prendra la décision en son âme et conscience.

MME CLAUDE BRÉVAN : Nous allons nous arrêter si vous le voulez bien. Nous allons nous retrouver en réunion plénière afin de voir ce qui est ressorti de chaque atelier.

(FIN : 21 H 25).